

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

PORTO MARAVILHA E MODELO
BARCELONA: UMA ANÁLISE COMPARATIVA
NO ÂMBITO DO DESENVOLVIMENTO LOCAL

GABRIEL RODRIGUES BOA NOVA
DRE: 114026580

ORIENTADORA: PROF. RENATA LÈBRE LA ROVERE

AGOSTO 2018

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

PORTO MARAVILHA E MODELO
BARCELONA: UMA ANÁLISE COMPARATIVA
NO ÂMBITO DO DESENVOLVIMENTO LOCAL

GABRIEL RODRIGUES BOA NOVA
DRE: 114026580

ORIENTADOR(A): PROF. RENATA LÈBRE LA ROVERE

AGOSTO 2018

As opiniões expressas nesse trabalho são de exclusiva responsabilidade do autor

RESUMO

O objetivo desta monografia é analisar a Operação Urbana Consorciada da Região Portuária do Rio de Janeiro, conhecida como Porto Maravilha, e de que maneira ela se assemelha à experiência de revitalização urbana implementada em Barcelona na década de 90 para os Jogos Olímpicos de 1992, intitulada “modelo Barcelona”.

Para isso se faz necessário identificar os motivos – particulares e gerais - que levaram a região portuária do Rio de Janeiro ao cenário de degradação que a mesma se encontrava, assim como analisar a teoria de desenvolvimento local e as respectivas políticas públicas que decorrem de suas principais vertentes. A discussão sobre o novo papel das cidades dentro da economia neoliberal também ajuda a elucidar as experiências de intervenção urbana do Rio de Janeiro e Barcelona.

Palavras chave: Porto Maravilha, modelo Barcelona, desenvolvimento local, parceria público privada

LISTA DE TABELAS, QUADROS, GRÁFICOS E FIGURAS

Figura 1: Área de Especial Interesse Urbanístico da Operação Urbana Consorciada

Figura 2: Modelagem institucional e financeira

Figura 3: Via Expressa e Túnel Prefeito Marcello Alencar

Figura 4: Via Binário do Porto e Túnel Rio450

Figura 5: Mapa de rede planejada do VLT Carioca

Figura 5: Novos empreendimentos do Porto Maravilha

Tabela 1: Estoque consumido de CEPACs

Gráfico 1: Gasto médio diário do turista na Região Portuária

Quadro 1: Projetos de reconversão do Porto do Rio de Janeiro

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	8
CAPÍTULO 1 – A REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO:	
DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO E RELAÇÃO COM A CIDADE.....	10
1.1. Contextualização do problema: o processo de desenvolvimento da região portuária do Rio de Janeiro.....	10
1.1.1. A formação da região portuária no contexto da cidade imperial.....	10
1.1.2. Reforma Pereira Passos e os moldes da configuração atual do porto.....	12
1.1.3. Processo de esvaziamento da região portuária.....	15
1.2. O paradigma da relação cidade-porto.....	17
CAPÍTULO 2 – DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO URBANO: TEORIA E O	
CASO DE BARCELONA.....	21
2.1. Cidade-mercadoria como desdobramento da concorrência neoliberal.....	21
2.1.1. Desenvolvimento local e o novo papel das cidades.....	21
2.1.2. Políticas públicas no novo regionalismo.....	23
2.1.3. A cidade-mercadoria, megaeventos e urbanismo culturalizado...26	
2.2. Intervenções da Barcelona Olímpica no âmbito do desenvolvimento urbano local.....	31
2.2.1. O “Modelo Barcelona” como expoente do desenvolvimento econômico local.....	31
2.2.2. Críticas ao modelo.....	34
CAPÍTULO 3 – O PROJETO PORTO MARAVILHA.....	
3.1. OS CAMINHOS PARA A OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA.....	37
3.1.1. Os Planos Estratégicos pré-olímpicos.....	37
3.1.2. Os atores políticos.....	39
3.1.3. Modelagem institucional e financeira da Operação Urbana Consorticiada.....	41
3.2. PORTO MARAVILHA: DO PROJETO AOS RESULTADOS.....	45
3.2.1. Os eixos de intervenção do Porto Maravilha.....	45

3.2.2. Desenvolvimento econômico da região e análises críticas.....	52
3.2.3. Perspectivas no horizonte do Porto Maravilha.....	57
CONCLUSÃO.....	60
BIBLIOGRAFIA.....	63

INTRODUÇÃO

A cidade do Rio de Janeiro aspirou no início desta década, a partir da sua nomeação como sede dos Jogos Olímpicos de 2016 e do ambiente econômico favorável da economia brasileira, um cenário geral de otimismo quanto ao desenvolvimento econômico e social da cidade. De fato, o megaevento esportivo se apresentava como uma grande oportunidade de pôr em prática uma série de intervenções no espaço urbano que a cidade há tempos necessitava.

Dentre essas transformações, a revitalização da região portuária pode ser destacada como uma das mais importantes e emblemáticas nesse processo. Pautada na recuperação de uma região que já há algumas décadas é alvo de projetos de intervenção, a revitalização dessa área da cidade carioca tomou forma no projeto Porto Maravilha - nome dado à Operação Urbana Consorciada da Região Portuária do Rio de Janeiro - estabelecendo o maior contrato de uma Parceria Público Privada já realizado no Brasil.

O projeto, justificado pelo cenário de degradação e abandono que a região sofreu ao longo do século XX, se insere na onda de projetos de revitalização de regiões portuárias ao redor do mundo iniciados em meados da década de 60. O expoente dessas experiências é o caso de Barcelona, que empreendeu uma série de políticas de intervenção urbana visando o desenvolvimento econômico e social da cidade no contexto da realização dos Jogos Olímpicos de 1992, tornando-se conhecido como “modelo Barcelona”.

Este modelo, que se tornou inspiração para diversas experiências realizadas nas décadas seguintes, incluindo o Porto Maravilha, é discutido pela literatura especializada como um caso paradigmático de implementação de políticas públicas de desenvolvimento local e alçou a cidade catalã como uma metrópole internacionalizada altamente competitiva no cenário mundial tornando-se um dos principais destinos turísticos do planeta. Dessa forma, esta monografia se propõe a analisar o projeto Porto Maravilha discutindo de que maneira o mesmo se relaciona com o “modelo Barcelona”, identificando pontos de aproximação e distanciamento entre os dois casos para traçar um panorama crítico da experiência carioca sob a luz deste modelo.

Para isso, esta pesquisa realiza uma análise qualitativa do tema abordado a partir da utilização do método de pesquisa de revisão bibliográfica e documental. A partir disso, o projeto se estrutura em três diferentes capítulos em seu desenvolvimento.

O primeiro capítulo busca analisar o processo de formação histórica da região portuária do Rio de Janeiro, apresentando a origem de fatores importantes que permearam a formulação do projeto Porto Maravilha, como os proprietários dos terrenos da região e suas características fundiárias. Posteriormente, é discutido o processo de degradação que a região sofreu ao longo do século XX e que motivou a tomada de ações de intervenção, apresentando por fim a teoria do paradigma da relação cidade/porto que busca elucidar o processo sofrido pelas áreas portuárias que constantemente as tornam alvos destes projetos de revitalização.

O segundo capítulo busca discorrer sobre a teoria do desenvolvimento econômico local, destacando de que maneira as cidades competem entre si no contexto neoliberal de supermobilidade dos fatores de produção e do trabalho e qual o receituário de políticas públicas utilizado neste novo papel das cidades e nova configuração da administração pública. Esta discussão nos dá a base para a apresentar o “modelo Barcelona” e as principais características que teceram a experiência catalã.

Por fim, o terceiro capítulo leva a pesquisa à análise detalhada do projeto Porto Maravilha, apresentando a modelagem institucional e financeira concebida para sua implementação e discorrendo sobre a sua execução, sempre apresentando a relação crítica, tanto teórica quanto prática, do projeto carioca com a sua base de inspiração, o “modelo Barcelona”.

CAPÍTULO 1 – A REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO: DESENVOLVIMENTO HISTÓRICO E RELAÇÃO COM A CIDADE

1.1.CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA: O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

1.1.1. A formação da região portuária no contexto da cidade imperial

O Porto Maravilha, nome fantasia dado à Operação Urbana Consorciada da Região Portuária do Rio de Janeiro, surge como um ambicioso projeto de revitalização de uma importante área da cidade carioca. Inserido no contexto das transformações implementadas para os Jogos Olímpicos de 2016, algumas das motivações que levaram à concepção do projeto encontram raízes muito antes da cidade fluminense ser nomeada para sediar o maior evento esportivo do planeta.

De fato, um olhar mais atento à área objeto da revitalização urbana exige um aprofundamento sobre o contexto histórico-social que levou ao cenário de degradação que a região portuária se encontrava na primeira década do século XXI.

A origem da região portuária do Rio de Janeiro ocorre em paralelo às origens da cidade desde a sua fundação em 1565. Devido às suas características mais do que favoráveis de condições climáticas e geográficas adequadas, o desempenho da atividade comercial e portuária começou a se consolidar inicialmente na região entre os Morros do Castelo e de São Bento, em local mais propício à sobrevivência (MELLO, 2003).

Como analisado pelo geógrafo Maurício de Abreu em sua obra *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, até o século XVIII “(...) o Rio era uma cidade apertada, limitada pelos Morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição”. Dessa forma, a atual área da região portuária mantinha-se ocupada por chácaras com baixo adensamento. Foi a partir de 1763, com a transferência da capital da colônia portuguesa de Salvador para o Rio de Janeiro que seu processo de urbanização foi acelerado.

Com a expansão das atividades portuárias da cidade devido ao crescimento do movimento de mercadorias, tais atividades foram gradualmente transferidas da região do Morro do Castelo para o litoral entre a Prainha (atual Praça Mauá) e a Saúde, tendo a

instalação de depósitos e armazéns de produtos agrícolas e industriais. Nas proximidades, a área ao redor do Cais do Valongo recebeu o impulso de atividades econômicas relacionadas ao tráfico de escravos, e como aponta Mello (2003):

“Com a vinda da Família Real para o Brasil e a Abertura dos Portos às Nações Amigas, em 1808, o processo de urbanização e desenvolvimento da Saúde, da Gamboa, do Saco do Alferes e da praia Formosa ampliou-se. Durante o século XIX as chácaras foram sendo divididas em lotes urbanos e vários logradouros públicos foram criados. A crescente atividade portuária do local dinamizou a ocupação dos morros e planícies de toda a área circunvizinha, criando as condições para a posterior formação dos três bairros vinculados à atividade portuária: Saúde, Santo Cristo e Gamboa.” (MELLO, 2003, pág. 31).

Percebe-se, portanto, que a cidade estava sendo movida sob duas lógicas distintas, a capitalista e a escravista (ABREU, 2010), tendo como perfeito modelo representativo a Zona Portuária, que teve seu desenvolvimento muito ligado à articulação do núcleo escravista e aos depósitos de mercadores, tabernas e oficinas ligados à atividade do porto. Assim, as antigas chácaras foram dando lugar a cortiços e casas de cômodos para sustentar o adensamento populacional a partir da ocupação de uma população menos abastada e marginalizada, com condições higiênicas cada vez piores.

“As demais classes, por outro lado, com reduzido ou nenhum poder de mobilidade, e não podendo ocupar os terrenos situados a oeste da cidade devido à existência das áreas de mangue do Saco de São Diogo (Cidade Nova), adensavam cada vez mais as outras freguesias urbanas, especialmente as de Santa Rita e Santana, dando origem aos atuais bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa.” (ABREU, 2010, pág. 37)

Segundo dados populacionais apresentados ainda na obra de Abreu¹, a freguesia de Santa Rita teve um crescimento populacional de 73% entre 1821 e 1870, enquanto a de Santana cresceu 202%, se tornando a área mais populosa da cidade nas últimas décadas do século XIX. Além disso, é estimado que 16% da população das duas freguesias residiam em cortiços.

Com a ilegalidade do tráfico de escravos em 1850, a região do Valongo e Gamboa obteve as mesmas características de edificações portuárias da Prainha, mantendo seus armazéns e trapiches voltados para tal atividade, com destaque para a exportação de café. Com o crescimento constante das atividades portuárias, em 1870 foi

¹ Dados obtidos a partir do Relatório do Ministério dos Negócios do Império.

autorizada a construção de uma nova doca entre as enseadas da Saúde e Gamboa além de outras melhorias da infraestrutura portuária. Entretanto, a finalização das obras em 1875 resultou apenas na construção do cais de 160m de extensão, duas pontes de maneira encimada por galpões e o armazém 5 (MELLO, 2003). Apesar do impacto aquém do previsto, o projeto já demonstrava a necessidade de uma adequação do porto ao incremento do volume de negócios do Rio de Janeiro.

As últimas décadas do século XIX ainda contaram com a expansão acelerada da malha urbana tendo pela primeira vez como impulso as necessidades do capital nacional e estrangeiro. A partir de bondes e trens, foi possibilitada a expansão e solidificação de uma dicotomia núcleo-periferia que já se esboçava nas décadas anteriores, o que gerou grandes modificações na estrutura da cidade como um todo. Entretanto, pouco foi modificado na forma urbana da região central e portuária da cidade, apesar da crescente necessidade de melhoramentos que a área necessitava, como apontado inclusive pela Comissão de Melhoramentos da Cidade em 1875 (ABREU, 2010).

Essas transformações só iriam ser de fato postas em prática na Reforma Pereira Passos na primeira década do século XX, como será analisado a seguir.

1.1.2. Reforma Pereira Passos e os moldes da configuração atual do porto

“A primeira década do século XX representa, para a cidade do Rio de Janeiro, uma época de grandes transformações, motivadas, sobretudo, pela necessidade de adequar a forma urbana às necessidades reais de criação, concentração e acumulação de capital. Com efeito, o rápido crescimento da economia brasileira, a intensificação das atividades exportadoras e, conseqüentemente, a integração cada vez maior do país no contexto capitalista internacional, exigiam uma nova organização do espaço (aí incluído o espaço urbano de sua capital), condizente com esse novo momento de organização social ” (ABREU, 2010, pág. 59)

A partir do início do século XX são implementados os primeiros planos urbanísticos com o objetivo de “embelezar a cidade”. Francisco Pereira Passos, indicado para prefeito da cidade do Rio de Janeiro pelo então presidente Rodrigues Alves, se tornou o responsável por aplicar uma série de transformações urbanas visando a remodelação e higienização da cidade carioca. O prefeito então recebeu do Presidente “poderes absolutos e inconstitucionais para levar adiante uma profunda reforma” (TURRADO, 2013). Em termos de padrões urbanísticos, a arquitetura francesa viria a

ser o grande referencial dos projetos, afinal, a grande aspiração da época era que o Rio de Janeiro se tornasse “A Paris dos Trópicos”.

Assim, em um período de quatro anos, Pereira Passos aplicou uma política de desenvolvimento que criasse uma nova capital simbolizando a consolidação do Brasil como principal exportador de café do mundo e que adequasse a infraestrutura urbana às recentes mudanças que a cidade passava. A expansão para a Zona Sul, o surgimento do bonde elétrico e o aparecimento do automóvel não condiziam com o cenário central urbano de características ainda coloniais (ABREU, 2010).

Assim, a partir de um discurso sanitarista desenvolvido junto ao médico Oswaldo Cruz foi realizada uma oposição às ruas estreitas e escuras altamente ocupadas por cortiços insalubres. Estes deveriam dar espaço à grandes avenidas, projetos arquitetônicos imponentes e *boulevards* que permitissem a elevação do status da capital da nova República.

Dessa forma, o plano de intervenção urbanística era composto em destaque pela criação da (i) Avenida Central (atual Av. Rio Branco); (ii) a Avenida Francisco Bicalho e o canal do Mangue; (iii) a Avenida Beira Mar ligando o Centro à Zona Sul e (iv) e o Túnel Novo e do Pasmado integrando o acesso ao bairro de Copacabana.

Além dessas impactantes obras, a reforma também tinha como pontos centrais melhorias no saneamento básico e na estrutura de transportes da cidade. Em meio a todos, entretanto, a construção da Avenida Central é constantemente apontada como o projeto mais importante da reforma (MOLINA, 2014), pois “surgiu como símbolo do cosmopolitismo parisiense adaptado às características e ambições tropicais” e “em seus 1,8km de comprimento (...) a população já podia testemunhar de um melhoramento, que consumiria quarenta mil contos dos cofres públicos, mas seria o grande orgulho da incipiente modernidade” (SANTOS, 2012). Vale ressaltar que, para sua construção, foram demolidas em torno de duas mil casas², evidenciando o agravamento da questão habitacional que já se fazia presente com a rápida aceleração do adensamento populacional no final do século XIX e foi ainda mais impulsionado pela reforma.

A consequência mais simbólica dessas remoções pode ser traduzida no surgimento do Morro da Providência, a primeira favela da cidade do Rio de Janeiro e do Brasil. A população em sua maioria pobre e negra que teve suas casas removidas se voltou para a ocupação do morro situado na Gamboa como forma de se manter próxima

² Dado retratado por Abreu (2010) como controverso entre diferentes literaturas. Entretanto, este é o que o autor utiliza como referência em sua publicação.

aos postos de trabalho principalmente pelo fato da mobilidade urbana da época ser completamente incipiente. As demolições dos cortiços foram somadas ainda ao retorno dos soldados de Canudos que tiveram a promessa de moradia não cumprida por parte do governo e à chegada dos imigrantes pelo porto para constituir o então Morro da Favela (GARZA, GIANNELLA, 2016).

Ademais, dentre todos os projetos empreendidos pela Reforma Pereira Passos, o mais importante para o presente estudo foi a promoção da construção de um novo porto modernizado com o objetivo de promover o controle da circulação de mercadorias e agilizar todo o processo de importação e exportação, de forma a criar uma estrutura compatível com nova posição do país pós-colonial (ABREU, 2010; MELLO, 2003).

Assim, foi construído pelo Governo Federal o Novo Porto entre 1903 e 1910, como parte fundamental da intervenção urbanística empreendida. O projeto se associa às já citadas aberturas da Av. Francisco Bicalho e Av. Rodrigues Alves na medida em que essas duas se configuravam como meio de acesso à região portuária. Ambas foram originadas por aterros e também se enquadraram no conjunto de obras financiadas com recurso da União a partir de empréstimos ingleses e tiveram fundamental contribuição na melhoria da circulação de mercadorias na cidade.

“A característica importante da proposta do novo porto, é o fato de ser um aterro executado como projeto de intervenção urbana, o que definiu sua tipologia de ocupação e das estruturas viária e fundiária. A faixa de solo criada com o aterro destinado à construção do cais do porto foi utilizada para a implantação de edificações com atividades ligadas direta ou indiretamente ao porto com uso mercantil e industrial.” (MELLO, 2003, pág. 28)

Devido à forma de financiamento das obras, os terrenos das áreas aterradas tornaram-se propriedade do Governo Federal, posteriormente cedidas por concessão para outros agentes, sendo um dos primeiros exemplos da atuação do Estado como promotor de políticas que valorizassem o uso do espaço por setores capitalistas (TURRADO 2013; MELLO, 2003).³

Em 1910, portanto, foi inaugurado o novo porto com 2700m de extensão de um cais contínuo (no ano seguinte ampliado para 3500m) estendendo-se pelo litoral dos bairros da Saúde e Gamboa, dando forma em linhas gerais à sua estrutura atual e

³ O fato de grande parte das propriedades da zona portuária estar em posse da União e a posterior destinação da maioria dessas propriedades para uso de instituições públicas, mostrou-se como um dos entraves para intervenções futuras nesse espaço, como será visto no decorrer do estudo.

definindo as funções principais da região portuária e características das edificações da área que permanecem até hoje.

1.1.3. Processo de esvaziamento da região portuária

O cenário de degradação das regiões portuárias em várias cidades, é ponto central para os projetos de revitalização que estão sendo implementados nessas áreas nas últimas décadas. Assim, faz-se necessário analisar aqui os principais fatores, tanto internos quanto externos à área, que levaram ao processo de degradação da região portuária do Rio de Janeiro e que propiciaram a partir da década de 90 a construção de um discurso de revitalização.

Esse processo é constantemente apontado tendo seu início ainda na primeira metade do século XX como consequência da crise do café fluminense aliada ao esgotamento do modelo primário exportador. Soma-se a esse fato o crescimento industrial de São Paulo redistribuindo boa parte do setor para a capital paulista.

Houve, portanto, uma diminuição da atividade portuária gerando a crise das atividades comerciais e de negócios nos bairros portuários que, desde sua origem, sempre foram muito dependentes dessa atividade (DA SILVA, MONIÉ, 2015). Freitas Filho, citado em Martins (2015) aponta também para uma redistribuição industrial interna à cidade do Rio de Janeiro a partir do “abandono de fábricas anteriormente localizadas nas áreas do centro” deslocando-se para bairros periféricos da cidade e outros municípios da região metropolitana do Rio de Janeiro.

O segundo fator interno que levou à deterioração física e declínio econômico do porto carioca foi a reestruturação tecnológica dos processos portuários na década de 70. A partir do armazenamento em contêineres e implementação de outros equipamentos como os guindastes, o processo de movimentação de cargas sofreu grande alteração e, portanto, houve a modificação da tipologia dos espaços e reduziu-se a intensidade de trabalho necessária às atividades portuárias (MARTINS, 2015; MELLO, 2003; DA SILVA, MONIÉ, 2015).

Esse conjunto de modificações levou não somente a uma queda da atividade econômica da região portuária, como também ao deslocamento de boa parte das funções desempenhadas pelo Porto do Rio de Janeiro para o Porto de Itaguaí, porto-indústria na Baía de Sepetiba inaugurado em 1982. Como será visto na próxima seção deste capítulo, este deslocamento está diretamente atrelado ao processo de esgotamento na

relação cidade/porto, transferindo as infraestruturas portuárias para fora do eixo urbano central.

De forma complementar, no que tange à influência de fatores externos, destaca-se primeiramente o adensamento urbano da Zona Sul e Zona Norte já nas décadas de 40/50, deslocando parte das funções econômicas centrais e o capital imobiliário para estes novos eixos que vinham se consolidando na cidade (ABREU, 2010).

Em paralelo a esse processo, crescia cada vez mais o aumento do uso de veículos viários e, conseqüentemente, a necessidade de implementar infraestrutura urbana adequada a esse crescimento. Nesse sentido, ainda na década de 40 já tinha emergido na região central do Rio de Janeiro a Av. Presidente Vargas, obra símbolo do Estado Novo projetado para ser o novo vetor no sistema viário de expansão do centro da cidade (SANTOS, 2012). Este novo eixo viário, como analisa Martins:

“(...) inaugurou um novo eixo vetorial no centro, passou a concentrar as atividades comerciais; e formou o centro econômico-financeiro da urbe carioca, em conjunto com a av. Rio Branco. Existe ainda uma dimensão natural, talvez menos relevante: a avenida segue paralela à sequência de morros (Conceição, Livramento, Providência, Pinto e São Diogo), portanto, configura-se como uma barreira física entre o CBD⁴ e o porto.” (MARTINS, 2015, pag. 529).

Este último fator da segregação espacial decorrente da abertura da Av. Presidente Vargas é agravado na década de 60. Nesse período foi construída a Av. Perimetral, via elevada que percorria toda a extensão do perímetro da zona portuária, vista como um expoente da desqualificação urbana da região pois além de reduzir os seus pontos de acesso, contribuiu para torná-la uma “área de passagem” desintegrada ao restante da região central e seu núcleo histórico (MELLO, 2003; MARTINS, 2015).

Esse cenário, portanto, leva à elaboração de uma série de projetos de intervenção nas duas últimas décadas do século XX a partir de estudos da Secretaria Municipal de Urbanismo e do Instituto Pereira Passos.⁵ Já em 1988 a região teve seu patrimônio cultural protegido através de uma lei, e em 1993 já começava a serem estabelecidas as bases para a criação da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Zona Portuária do Rio de Janeiro (MELLO, 2003).

⁴ CBD: Central Business District. Em português normalmente utilizado “Área Central de Negócios”.

⁵ Instituto de pesquisa do Governo da Cidade do Rio de Janeiro.

Devido à sua localização próxima à Área Central de Negócios e disponibilidade fundiária a preços baixos, a região portuária manteve-se como foco na década de 90 devido ao interesse do capital e do poder estatal, como poder ser visto no quadro abaixo:

Quadro 2 - Projetos de reconversão do Porto do Rio de Janeiro.

Projeto	Elaboração	Objetivos	Execução
Plano de Desenvolvimento Portuário (1987/1996)	Ministério dos Transportes e Portobras - Empresa de Portos do Brasil	Expansão e revitalização da zona portuária	Parcial
Plano de Estruturação da Zona Portuária (1992)	Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente	Orientar futuros projetos de reconversão do <i>waterfront</i> carioca	Parcial
Projeto Cidade Oceânica do Rio de Janeiro (1994)	Centro Internacional da Água e do Mar	Criação de um pólo de animação cultural e de intercâmbios: centros comerciais, de serviços e de convenções	Não foi executado
"Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro" (2001)	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/IPP	"Re-inserção" da área no tecido urbano	Executado (Cidade do Samba, Vila Olímpica da Gamboa e armazéns utilizados como espaços culturais)

Fonte: Da Silva, Monié, 2015

Já com incipiente inspiração no chamado “Modelo Barcelona” (ABRANTES, 2010; FERREIRA, 2012; PAES, SILVA, 2016), expoente contemporâneo de projetos de revitalização urbana criado a partir da experiência de desenvolvimento local que a cidade de Barcelona implementou na década de 90, tais projetos não tiveram o impacto esperado na revitalização da região, mas teceram parte das bases e diretrizes que viriam a ser aplicadas no projeto Porto Maravilha. Em especial o Plano de Recuperação datado de 2001, que dentre todos foi o único que foi concluído e, além disso, já apresentava uma forte inclinação para o uso de artefatos culturais como instrumento de reabilitação urbana, como será esclarecido a seguir. Este uso é apontado como sendo uma característica comum das revitalizações portuárias contemporâneas e explicado pelos teóricos que elucidam e defendem o paradigma da relação cidade-porto.

1.2.O PARADIGMA DA RELAÇÃO CIDADE-PORTO

A partir do entendimento do processo histórico de desenvolvimento e degradação do caso particular da região portuária do Rio de Janeiro, cabe agora colocar em evidência uma literatura teórica que analisa as razões das regiões portuárias de maneira geral serem constantemente alvo de projetos de revitalização em diversas metrópoles do mundo.

Alguns autores como Jeroen Klink afirmam que, mais do que um objeto impulsionador destes projetos, o cenário de constrangimento social e estético do espaço urbano e o discurso que o segue são um dos fatores-chave para a possibilidade de execução das políticas de públicas de intervenção, tornando tais intervenções consenso entre os agentes da cidade-região. Nas palavras do autor:

“A questão da *governance*, entendida pelos autores como a exequibilidade das referidas políticas de competitividade perante o conjunto das forças e atores na cidade-região, é elemento importante do raciocínio. O *governance* é criado por um conjunto de fatores: (...) 2. A construção de parcerias público-privadas a partir de um consenso de crise generalizada, que por sua vez estimula a elaboração e implementação de estratégias consensuais de revitalização.” (KLINK, 2001, pág. 34).

Esses estudos nos mostram que o projeto Porto Maravilha não se faz valer de um pioneirismo em intervenções em áreas portuárias, visto que desde o final da década de 60 surgem projetos com esse objetivo⁶, tendo o caso empreendido em Barcelona na década de 90 como o grande expoente dentro dessa vertente. Assim, o chamado “Modelo Barcelona” foi constantemente usado como inspiração para projetos que o sucederam, incluindo a intervenção no Porto carioca.

Essa disseminação de projetos nesse âmbito decorre de um processo de esvaziamento e degradação que as regiões portuárias urbanas ao redor do mundo sofreram na segunda metade do século XX, como argumentado por Vidal e Monié (2006):

“Parece ser consenso que o processo de afastamento dos portos em relação às cidades e regiões foi desencadeado já na década de 1950 e acentuado nas décadas subsequentes, o que ocorreu em todas as cidades com portos, em diferentes países.” (VIDAL, MONIÉ, 2006, pág. 985)

Embora haja diferenças na trajetória destas cidades portuárias, alguns os estudiosos do tema teorizaram um processo histórico de distanciamento funcional e

⁶ Pioneirismo de cidades americanas como Baltimore, Boston e Nova Orleans.

espacial entre o porto e a cidade nos países centrais do capitalismo mundial. Nos países periféricos, entretanto, o processo de evolução da relação entre cidade e porto possui uma dinâmica geo-histórica singular normalmente inserindo-os na perspectiva dependente no sistema de dominação colonial sendo, como no caso brasileiro, porta de entrada dos colonizadores, escravos e produtos manufaturados (MONIÉ, VASCONCELOS, 2012).

A partir do início do século XX, foi se configurando um “sistema cidade-porto” nos países da América Latina pautado pela “concentração de funções manufatureiras, financeiras e de negócio e o desenvolvimento de atividades relacionadas à economia marítima e portuária” (MONIÉ, VASCONCELOS, 2012). Assim, as regiões portuárias adquiriram uma função central no desenvolvimento das cidades, podendo ser representado pelos altos níveis de ocupação que as mesmas apresentavam durante esse processo. Além disso, a evolução dessas regiões pode ser destacada como um dos fatores principais para a concepção de uma nova fluidez de determinadas partes do território brasileiro (SANTOS, 1993, pag. 26).

Entretanto, como destaca Milton Santos, com o decorrer do tempo as diferentes áreas da cidade ganham ou perdem valor dependendo da dinâmica social que tal área possui, “uma vez que o funcionamento da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares, afeiçoando-os às suas exigências funcionais” (SANTOS, 1993, pag. 96).

Dessa forma, ao mesmo tempo que o espaço das cidades foi passando por uma intensa fase de reestruturação em sua organização espacial a partir de políticas urbanas que promoveram o zoneamento do uso do seu solo, os portos urbanos passaram pela necessidade de se modernizarem e ampliarem para atender às demandas de um comércio marítimo cada vez mais avançado e volumoso com navios especializados e de maior porte.

Como consequência dessa dualidade, é atingido um limite na relação entre a cidade e o porto, gerando a transferência das indústrias e das infraestruturas portuárias para fora do eixo urbano central (DA SILVA, MONIÉ, 2015), permitindo uma ampliação da capacidade produtiva das funções portuárias.⁷

Como relatado por Vidal e Monié (2006):

“A reorganização dos espaços produtivos e o surgimento de dinâmicas comerciais específicas incluíram um conjunto de mudanças na estrutura

⁷ Na presente análise, pode-se ilustrar a criação do Porto de Itaguaí em meados da década de 80 em uma área adjacente à cidade do Rio de Janeiro. Dentre outros casos similares como Fos sur Mer, Suape, Vila do Conde, etc.

mundial dos portos. Dessa forma, a evolução do transporte marítimo sempre esteve associada à agilidade, traduzida pelo aumento da capacidade dos navios, por ganhos em velocidade e por uma diminuição significativa do custo do frete (...). Particularmente no caso dos portos e cidades, estudos de autores como Ferreira (1997) e Sales (1999) indicam um processo de afastamento contínuo entre cidades e portos, já a partir dos anos 1950, sempre associado à eficiência dos fluxos. ”

Com isso, os portos localizados na centralidade urbana tiveram grande queda de tráfego tendo efeitos diretos em suas funções comerciais tradicionais, levando ao abandono de armazéns, migração de estabelecimentos e crise da função residencial. Todos esses fatores contribuíram para uma degradação das áreas portuárias consolidando um distanciamento entre cidade e porto (DA SILVA, MONIÉ, 2015) e moldando uma representação cada vez mais negativa entre a sociedade que construiu uma imagem dessas regiões associada a problemas de segurança, violência, prostituição, engarrafamentos ou poluição ambiental (VIDAL, MONIÉ, 2006).

Fica claro, portanto, que o processo de esvaziamento e degradação da região portuária da cidade do Rio de Janeiro se insere dentro contexto normativo descrito acima. E, apesar de terem sido esboçados projetos de intervenção nas últimas décadas do século XX, foi apenas com o projeto Porto Maravilha, inserido em um contexto de ambientes político e econômico mais favoráveis e fazendo-se valer do receituário das cidades globais impulsionado pelos megaeventos esportivos que viriam a ser sediados pela cidade, que foi conseguido tirar do papel um conjunto de transformações urbanas utilizando novos artefatos institucionais e financeiros centrais à sua execução.

CAPÍTULO 2 – DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO URBANO: TEORIA E O CASO DE BARCELONA

2.1. CIDADE-MERCADORIA COMO DESDOBRAMENTO DA CONCORRÊNCIA NEOLIBERAL

2.1.1. Desenvolvimento local e o novo papel das cidades

Desde o final dos anos 90, o desenvolvimento econômico local ganhou notável relevância na pauta econômica. Partindo da premissa de que as ações geradas localmente podem gerar desenvolvimento apesar das condições nacionais e internacionais, os pesquisadores do desenvolvimento local apontam o fenômeno do desenvolvimento como fruto de intervenções em diversas escalas. Nesse sentido, a escala local torna-se pertinente para a análise dos diversos fatores que levam ao desenvolvimento econômico e social (FAURÉ, HASENCLEVER, 2007).

Essa vertente ganha força devido a oportunidades diretas no cenário econômico global para o desenvolvimento local, destacando-se a globalização e o processo de descentralização institucional dando maior poder de ação aos poderes públicos locais desenvolverem iniciativas particulares. Fruto da natureza complexa desse fenômeno, entretanto, não há dentro da literatura especializada uma teoria geral formulada que apresente um processo e práticas que gerariam resultados ao desenvolvimento local. O que é constatado nos estudos de diferentes abordagens dentro do tema são reflexões que discutem um conjunto de princípios presentes nas experiências locais de desenvolvimento, sem abstrair as particularidades e especificidades de cada processo (FAURÉ, HASENCLEVER, 2007).

Sob esse fundamento os autores já citados chegam à seguinte definição para o desenvolvimento local:

“O desenvolvimento local é de uma certa maneira o encontro entre potencialidades localizadas, até então não exploradas, e iniciativas de propósito, proativas ou até mesmo voluntaristas dos atores tanto públicos quanto privados.” (FAURÉ, HASENCLEVER, 2007, pág. 21).

Dentre as iniciativas levantadas podem ser destacadas: a valorização dos recursos locais; a promoção e a atração de novos negócios; o estímulo à cooperação entre empresas; a organização de redes entre atores tanto do setor público quanto do setor privado com o objetivo de disseminar inovações e elevar a produtividade da

economia local; a renovação e expansão de infraestrutura e oferta de terrenos para o desempenho de atividades econômicas.

Essas iniciativas compõem experiências que podem ser lideradas por diversos atores-chave, desde o setor privado na figura de pequenos empresários e grandes empresas até a organização pelos governos municipais. Como será visto posteriormente, as políticas públicas de desenvolvimento urbano que serão analisadas no presente estudo utilizam em maior ou menor grau iniciativas dentro do escopo detalhado no parágrafo anterior e possuem, em sua maioria, a liderança das municipalidades com forte apoio do setor privado.

Paralelamente relacionado à crescente discussão do desenvolvimento local no meio acadêmico, há o fato de que a economia contemporânea mundializada é fortemente apoiada em uma rede-arquipélago de grandes metrópoles ao redor do mundo. Dominantes até a era do capitalismo industrial - quando as escalas nacional e internacional passaram a dominar o cenário econômico - as economias das cidades sempre se caracterizaram e prevaleceram por sua maior agilidade, reatividade e capacidade de assimilar inovações e suportar crises frente às economias dos Estados-territórios (VELTZ; ACSERLALD (org.), 2001).

Foi então, a partir da década de 90 com o advento do neoliberalismo trazendo consigo uma globalização financeira caracterizada pela explosão do investimento estrangeiro direto e pelo fluxo interno das multinacionais compondo mais de um terço do comércio internacional, que as economias urbanas voltaram a figurar como centrais na nova configuração econômica. Dentre os indícios que embasam essa conclusão podem ser destacados fatores como a metropolização – megacidades criando sobre elas uma complexa rede que em muitos casos praticamente monopoliza determinadas atividades como alta finança e alta tecnologia – e o papel central que alguns poucos pólos concentram em si quase a totalidade das interfaces entre as economias de determinados países emergentes e as escalas mundiais da economia – em que São Paulo é apontada como uma representação dentro do cenário brasileiro (VELTZ; ACSERLALD (org.), 2001).

Pierre Veltz (ibid) destaca, entretanto, que esse fenômeno não caracteriza o fim das regulações nacionais tampouco do papel fundamental que essa escala possui como condutora da criação de recursos para determinados setores fundamentais para a economia como grandes infraestruturas e educação. Sua posição rechaça a ideia de que os Estados nacionais estão com seus papéis extremamente reduzidos, como é

apresentado em alguns discursos. O que se vê é um prevalecimento de organizações em rede com maior maleabilidade e reatividade no atual patamar de desenvolvimento da economia, o que se torna um ponto de atenção pois há cada vez mais conflito entre os interesses urbanos e nacionais. É notável, portanto, que grandes projetos de desenvolvimento urbano se originam do alinhamento entre esferas municipais e federais, como é o caso do Porto Maravilha.

Configuradas como sistemas extremamente abertos, ponto de confluência entre diversos fluxos e de inúmeros pontos de produção e troca, as cidades contemporâneas apresentam um grande dinamismo econômico, expressos também pela alta mobilidade dos fatores de produção. Como consequência, mediante novas organizações de produção, de invenção e de comércio, a concorrência também se torna global nos mercados internacionais. Isso gera um novo imperativo de competitividade que favorece os conjuntos produtivos em que são desenvolvidas interações mais ricas e densas entre empresas, fornecedores, clientes e atores institucionais. Isso acaba fundamentando uma competitividade pautada na “qualidade da rede relacional” – e não mais a tradicional produtividade operacional de custos baseada na concorrência de preços. Isso confere ao território um papel central como vetor dessas redes relacionais com destaque crescente na economia moderna (VELTZ; ACSERLALD (org.), 2001).

Essa visão da atual função das cidades nessas novas temporalidades da produção e da troca encontra fortes relações com a perspectiva regionalista do desenvolvimento, como será analisado na seção seguinte deste capítulo.

2.1.2. Políticas públicas no novo regionalismo

Jeroen Klink (2001) em seu livro “A cidade-região: regionalismo e reestruturação no Grande ABC Paulista” apresenta a definição do termo que dá nome à obra como sendo “áreas metropolitanas com mais de um milhão de habitantes e que estão conectadas aos processos de transformação econômica e social ocorrendo em escala mundial”. Tais transformações são as mesmas ressaltadas anteriormente nesse estudo, a saber: crescimento das redes transnacionais e da sua participação nas atividades econômicas; redução relativa da capacidade de regulação dos Estados nacionais em prol dos níveis local e regional; ressurgimento de formas de organização econômica e política no nível das regiões.

De maneira geral, o discurso regionalista apresentado por Klink prega a necessidade da criação de sistemas regionais pautado em relações mais cooperativas e menos fragmentadas para o surgimento de um mundo regional de produção pós-fordista. E embora exista um polêmico debate entre as duas principais vertentes da corrente do novo regionalismo – a vertente globalista e a regionalista – ambas apresentam muitas similaridades em suas agendas de pesquisa e, por isso, este debate não será analisado no presente estudo, em que será tomado como base o plano comum dessa corrente com uma maior inclinação para a vertente globalista.

Em primeiro lugar, a vertente globalista defende a ideia de homogeneização do espaço local. Esse processo tem como pressuposto a alta volatilidade de capital e trabalho, em que tais fatores de produção tendem a se deslocar em busca de melhores condições de alocação. Como no mundo atual as preferências se tornaram cada vez mais homogêneas, as cidades também seguem a mesma tendência de homogeneização, uma vez que o governo local não possui o poder de escolher unilateralmente um nível de tributação e de serviços muito diferente da média da preferência dos consumidores e do capital. Isso tem como consequência um acirramento da competição entre as metrópoles para atrair tanto mão-de-obra qualificada quanto capital produtivo e financeiro (HARVEY, 1994).

Essa concorrência por capital internacional, segundo os trabalhos de Borja e Castells (1997) e Borja (1995) teria como fator central a produtividade urbana.

“A produtividade urbana depende principalmente de conectividade (aprimorar o vínculo da cidade com os circuitos de informação e telecomunicação), inovação (a capacidade de processar as informações para novos conhecimentos) e flexibilidade institucional (a capacidade interna e a autonomia externa de negociar a sua articulação com as empresas e instituições supranacionais). A flexibilidade institucional significa também que a cidade-região deveria abandonar as suas abordagens formalistas e protocolares, caracterizada pelo estilo empreendedor e pela capacidade de tomar iniciativas concretas de inserção na economia mundial.” (KLINK, 2001, pág. 21).

Nesse sentido, portanto, para a cidade desempenhar o papel de promotor do desenvolvimento econômico local endógeno, os referidos autores apontam que esta deveria promover políticas públicas de estímulo à produtividade urbana, dentre elas:

- (i) Desenvolvimento de um sistema informacional sobre o mercado internacional, inovações e comércio;

- (ii) Implementação de parques tecnológicos, instalações para feiras e centros de convenção para estimular a instalação de atividades de alto valor agregado;
- (iii) Construção de uma imagem positiva da cidade como um lugar agradável e seguro para a realização de negócios.

Para além do aumento da produtividade urbana, a cidade também deveria protagonizar o aumento da qualidade de vida urbana a partir de um “equacionamento dos constrangimentos relacionados com o entorno social, cultural e estético do próprio espaço urbano (...) pois esses fatores influenciam diretamente a qualidade de vida e a atratividade do espaço para os agentes econômicos externos” (KLINK, 2001, pág. 33). Isso se daria a partir da oferta de serviços culturais e urbanísticos em grande escala para que investidores externos enxerguem o local como um bom ambiente para localizar seus investimentos, com um espaço urbano de pobreza e violência em níveis socialmente aceitáveis (KLINK, 2001).

Por fim, o autor descreve a importância do conceito da governança já brevemente introduzido no primeiro capítulo deste estudo para elucidar o papel do cenário de degradação nas políticas de intervenção, mas que agora faz-se necessário aprofundar em cada um dos seus componentes.

Klink discorre sobre o termo originalmente apresentado por Borja e Castells (1997) que, retomando, pode ser descrito como o nível de possibilidade de execução dessas políticas públicas urbanas frente ao conjunto de atores envolvidos da cidade-região no processo.

Dessa forma, os principais fatores que compõem a governança são: a implementação de uma política social que compense os efeitos negativos da internacionalização da metrópole; construção de parcerias público privadas propiciadas por um consenso geral da sociedade de um cenário de crise generalizada e a consequente necessidade de revitalização; a flexibilização dos papéis dos entes governamentais que compõem o federalismo (governo municipal, estadual e federal); elaboração de planos estratégicos tendo como pilar o sucesso de grandes projetos sob a liderança do prefeito municipal, concebidos sob grande valorização dos aspectos estéticos para destacar o espaço urbano.

Tanto a pauta de estímulo à produtividade urbana quanto a de aumento da qualidade de vida da cidade – ambas visando a maior competitividade urbana para aceleração do desenvolvimento econômico local – foram base para os projetos de

intervenção urbana tanto de Barcelona e Rio de Janeiro em sua região portuária. Dessa maneira, no decorrer do presente estudo essas políticas serão retomadas de forma direta ou indireta para elucidar ambos os casos e mostrar como ambas as experiências se enquadram de maneira quase categórica neste “receituário do desenvolvimento local”.

2.1.3. A cidade-mercadoria, megaeventos e urbanismo culturalizado

No contexto econômico do neoliberalismo, o capital passou a apresentar uma supermobilidade decorrente da internacionalização dos mercados e aumento do investimento estrangeiro direto de empresas multinacionais. Já que os constrangimentos para a alocação e realocação do investimento estrangeiro são reduzidos, consequentemente os locais que buscam atrair e reter esses investimentos passam a concorrer em maior escala para serem o destino locacional desses grandes capitais. Assim, visando aumentar a produtividade urbana como discorrido na seção anterior, os governos das cidades passam a desempenhar gestões similares à uma ótica empresarial para melhor adaptar as cidades aos mercados internacionais, caracterizando uma espécie de “empresariamento urbano” como denominado por Harvey (1996) ou “empreendedorismo urbano” por Compans (2005) para alcançar o desenvolvimento econômico (HARVEY, 1996; MONIÉ, 2013; TURRADO, 2013; GARZA, GIANNELLA, 2016).

Nessa fase do capitalismo neoliberal destacada a partir da década de 90 em que o Estado passa ser o principal facilitador da reprodução do capital – sendo o capital financeiro como hegemônico e não mais o industrial - as cidades passaram então a serem geridas e consumidas como se fossem mercadorias, configurando assim o disseminado conceito de cidade-mercadoria. Ou seja, o espaço das cidades se tornou uma espécie de mercadoria e as cidades passaram a ser “vendidas” no mercado internacional para atração de capital financeiro mundializado. Dessa maneira, a competição capitalista materializa-se na competição entre as metrópoles em escala mundial (SANCHEZ, 2001; TURRADO, 2013; CUNHA, 2013; GARZA, GIANNELLA, 2016).

Essa visão de empresariamento da gestão urbana para o posicionamento e oferta das cidades em um mercado competitivo é amplamente disseminada por agências multilaterais internacionais como o BID, Banco Mundial e PNUD, que defendem esse

tipo de gestão em relatórios que os mesmos divulgam como estratégia ao desenvolvimento (SANCHEZ 2001; FERREIRA, 2012).

Dessa forma, uma das principais ferramentas de gestão para os governos municipais passa a ser o planejamento estratégico, mobilizando ações de forma coerente para concretizar atrações públicas e privadas, tendo como resultado o desenvolvimento econômico local. Cabe destacar que em muitos casos o imaginário social construído em torno do planejamento estratégico e também de expressões associadas ao mesmo como “projeto de cidade” e “modelo de gestão” acabam tornando-se mais relevante às estratégias de intervenção do que propriamente a efetividade do planejamento estratégico em si. A percepção positiva desses elementos permite justificar ações dos projetos urbanos e, não surpreendente, é explorada pelos atores políticos líderes desses projetos – como foi no caso carioca⁸ (BORJA, 1996 *apud* FERREIRA, 2012).

De fato, muito além das ações empreendidas e seus impactos, o espaço urbano também é fortemente definido através de representações e imagens criadas a partir do *city marketing*. A finalidade desse difundido instrumento é de promover a cidade a partir de uma construção e divulgação da imagem de uma “marca” positiva, atrativa e segura para os negócios, em que os “produtos” encontram um ambiente facilitador para sua venda (SANCHEZ, 2001; COMPANS, 2004).

“Trata-se de uma retórica persuasiva que, em sua vertente urbana, configura uma agenda para as cidades, tornada dominante, com pautas definidas para ações e programas, em uma afirmação política da hegemonia do pensamento e ação sobre as cidades. Como instrumento de consolidação dessa agenda urbana, são desenvolvidas políticas de promoção e legitimação de certos projetos de cidade. Esses projetos são difundidos como emblemas da época presente. Sua imagem publicitária são as chamadas “cidades-modelo” e seus pontos de irradiação coincidem com as instâncias políticas de produção de discursos: governos locais em associação com as mídias; instituições supranacionais, como a Comunidade Europeia e agências multilaterais.” (SANCHEZ, 2001, pág. 32).

Dessa forma, nesse processo de branding da “marca-cidade” são usualmente usadas expressões como “boa para os negócios”, “empreendedora” e “criativa”. Na

⁸ “Prefeito se reúne com o Conselho da Cidade para discutir o futuro do Rio”. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?pid=4119915>>. Acesso em: 23 jun. 18.

“Paes defende programa de governo que motivou decisão de tribunal”. Disponível em: <<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2017/12/12/paes-defende-programa-de-governo-que-motivou-decisao-de-tribunal/>> Acesso em: 23 jun. 18.

difusão dessa nova marca para a sociedade afim de legitimar os projetos de intervenção na cidade, a mídia apresenta um papel fundamental e se utiliza de representações que transitam entre passado, presente e futuro como artifício discursivo para tal. Como apontado também pela citação acima de Sanchez, a imagem publicitária de “cidades-modelo” também possui um forte impacto e é comum dentro dessa retórica de persuasão. Não obstante, a cidade de Barcelona sempre foi vinculada como experiência inspiradora para o projeto do Porto Maravilha⁹.

E se a forma de gestão das cidades mudou, por consequência o papel do seu gestor também sofreu forte alteração. O prefeito torna-se mais um dos ingredientes chave na competitividade das cidades-mercadoria. Esta figura do “prefeito empreendedor” (SANCHEZ, 2001) o transforma no principal vendedor do projeto de cidade e da cidade em si no cenário internacional, tomando forma na figura de um líder carismático, competente tecnicamente e administrador nato, personificando não mais um administrador público e sim um produtivo gestor do setor privado. A contratação de consultorias e agentes internacionais especializados em planejamento também costumam contribuir para a validação dos projetos implementados junto à gestão municipal (SANCHEZ, 2001; COMPANS, 2004).

Desse modo, o *city marketing* permite a concretização de um ideário de desenvolvimento local pautado em grandes projetos urbanos, recuperação de centros históricos, muitas vezes articulado por meio de parcerias entre o setor público e o setor privado que impulsionam a produtividade e competitividade da cidade posicionando-a nos fluxos econômicos globais. Como principal objeto de intervenção estão áreas avaliadas como degradadas e/ou habitadas por uma parcela da sociedade de menor poder aquisitivo. Dentro desse perfil, enquadram-se antigas áreas fabris, armazéns e antigas zonas portuárias que se tornam focos de revitalização e refuncionalização para se incorporarem aos novos fluxos do capital (FERREIRA, 2012; MONIE, 2013; CUNHA, 2013).

Para a reabilitação dessas regiões são ofertadas infraestruturas urbanas de qualidade materializadas em redes viárias e meios de transporte eficientes, mas também

⁹ “Eduardo Paes: “Barcelona foi o modelo para as Olimpíadas do Rio””. Disponível em: <<https://www.efe.com/efe/brasil/brasil/eduardo-paes-barcelona-foi-o-modelo-para-as-olimpiadas-do-rio/50000239-2619893>>. Acesso em: 23 jun. 18

“Rio se inspira em Barcelona e investe R\$ 8 bi para recuperar zona portuária para Olimpíadas” Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2012/06/28/rio-se-inspira-em-barcelona-para-recuperar-zona-portuaria.html>>. Acesso em: 23 jun. 18

relacionadas a serviços turísticos como centro de convenções, hotéis, restaurantes e equipamentos de lazer. Essa infraestrutura ligada às atividades turísticas é mais um fator chave desse receituário neoliberal, dado que o turismo se torna uma das grandes armas para a competitividade das cidades na atual fase do capitalismo (COMPANS, 2004; FERREIRA, 2012; GARZA, GIANNELLA, 2016).

E diretamente ligados à atividade turística, os megaeventos se apresentam como mola propulsora do desenvolvimento. A partir de um rápido olhar ao passado percebe-se facilmente que os megaeventos internacionais sempre estiveram atrelados a intervenções urbanas sendo uma recorrente aposta ao desenvolvimento. Na história da cidade do Rio de Janeiro, podemos destacar dois megaeventos que foram acompanhados por grandes projetos urbanos que impactaram a estrutura da cidade, introduzindo diversas transformações espaciais no cenário urbano carioca.

O primeiro foi a Exposição Nacional de 1908, organizada pelo governo federal, governos estaduais e associações dos setores de comércio, agricultura e indústria, que durou três meses e tinha como objetivo mostrar ao mundo os avanços e modernizações do país. O evento teve como principal impacto urbano a integração da Urca à malha urbana do Rio de Janeiro, até então um bairro inabitado e de uso exclusivamente militar (MOLINA, 2014).

O segundo megaevento sediado na cidade fluminense foi a Exposição Internacional de 1922, em comemoração ao centenário da independência da nação. Para sua realização houve a alteração do cenário urbano no Centro da cidade com o desmonte do Morro do Castelo, abrindo um grande espaço em uma região valorizada próxima à Avenida Rio Branco, e também com o aterro de outras áreas do bairro¹⁰ utilizando o material originado do desmonte do morro, promovendo-se assim a valorização do espaço e seu consumo (MOLINA, 2014).

De fato, se historicamente os megaeventos sempre figuraram como uma oportunidade de promover ações e projetos para o desenvolvimento urbano, no contexto atual da competitividade entre as metrópoles estes aparecem como instrumento quase obrigatório e muito bem-vindo ao empreendedorismo urbano.

Esses acontecimentos, de caráter cultural ou esportivo, destacam-se como uma oportunidade de os governantes alavancarem a marca da cidade no cenário internacional e consequentemente atraírem mais capital estrangeiro. É realizado uma forte estratégia

¹⁰ A Praia de Santa Luzia e da Lapa foram as regiões aterradas, somando uma área de 384.424m² na região central.

de marketing para angariar apoio da população e uma vez nomeada como cidade-sede, há a abertura na agenda política para a reestruturação neoliberal das cidades com a implementação de grandes projetos de intervenção urbana (FERREIRA, 2012; GARZA, GIANNELLA, 2016).

Por fim, o empreendedorismo urbano não se relaciona apenas com transformações espaciais, mas também faz apropriações de ordem simbólica. Questões culturais também passam a representar um papel central como estratégia de diferenciação da cidade-mercadoria no cenário internacional. Dessa forma, as políticas culturais ganham ênfase e os aparatos urbanos de cultura passam a entrar na pauta da política urbana (WANIS, 2014).

“Essa readequação urbana na qual a cultura se destaca como estratégia principal e a ênfase das políticas urbanas recai sobre as políticas culturais (VAZ, 2004), resulta em ambientes de consumo seja de equipamentos ou de atividades culturais, ao que Meyer (in Vaz, 2004) denomina “urbanismo culturalizado”. ” (WANIS, 2014, pág. 3).

Nesse “urbanismo culturalizado”, há o interesse de se construir uma ideia de diversidade cultural na representação da cidade a partir de um consenso estabelecido pelos atores dominantes. As “singularidades culturais” da cidade são assim evocadas na construção da imagem-síntese daquele meio urbano enquanto “cidade criativa” e saudável para os negócios (WANIS, 2015). Entretanto, essa noção de diversidade cultural como slogan publicitário é criticado por alguns autores que afirmam que na construção de uma “memória coletiva oficial” há a valorização de certos pontos e acontecimentos históricos em detrimento de outros que não seriam avaliados como favoráveis ao marketing urbano. Essa estratégia visaria a construção de uma cidade sem conflitos com uma uniformidade identitária, incompatível com a “cidade real” complexa e heterogênea (CUNHA, 2013; WANIS, 2014; WANIS, 2015).

É a partir dessa estratégia de culturalização da cidade que a cultura se torna a conjunção de empreendimento urbano e investimentos culturais de porte industrial – muitas vezes representados em grandes “monumentos culturais” - para a atração e investimentos para esta cidade-empresa-cultural. Grandes franquias culturais, como o Museu Guggenheim - que chegou a ser cotado como opção de investimento cultural para tomar forma no Píer Mauá - passam a chamar a atenção dos gestores como forma de materializar essa imagem culturalizada da cidade (WANIS, 2015).

2.2. INTERVENÇÕES DA BARCELONA OLÍMPICA NO ÂMBITO DO DESENVOLVIMENTO URBANO LOCAL

2.2.1. O “Modelo Barcelona” como expoente do desenvolvimento econômico local

A Espanha viveu durante quatro décadas uma ditadura militar sob a liderança de Francisco Franco em um período conhecido como regime franquista. Foi apenas em 1977 que o país se tornou uma democracia parlamentar após a morte do então ditador. Essa transição após o fim do regime franquista conferiu uma nova ordem institucional na Espanha dando maior autonomia política e econômica às cidades espanholas (COMPANS, 2004).

Como apontado pelo geógrafo espanhol Horacio Capel (2005) em seu livro “*El modelo Barcelona: um examen crítico*”, desde 1973 a cidade apresentava um agravamento da profunda carência de habitação e de equipamentos sociais decorrente da crise econômica-industrial pós-fordista, ao mesmo tempo em que via a sua população crescer rapidamente devido aos fluxos migratórios apresentados nas décadas anteriores. Assim, com o fim da ditadura franquista, Barcelona passou a implementar uma política para resolução destas suas carências (ABRANTES, 2010).

Entretanto, a gestão pública não contava com os recursos necessários para a construção de novas unidades habitacionais e, portanto, a prefeitura de Barcelona fez-se uso do estoque imobiliário do velho centro histórico reutilizando-o para alojar a população de baixa renda. Essas ações eram planejadas visando o atendimento de necessidades específicas de cada distrito, a partir dos Planos Especiais de Reforma Interior (PERI) que tinham como objetivo organizar a forma física do território urbano com projetos voltados para reabilitação e requalificação (ABRANTES, 2010; FERREIRA, 2012; PAES, SILVA, 2016).

Em meados da década de 80, a cidade já havia solucionado estas carências primárias e se via diante de um novo cenário de estabilização econômico-financeira com um notável crescimento econômico. Ademais, a entrada da Espanha na União Europeia também representou um expressivo crescimento da oferta de crédito internacional para projetos urbanísticos de longo prazo. Assim, Barcelona passou a mirar oportunidades de alavancagem da sua atratividade internacional (ABRANTES, 2010; GARZA, GIANELLA, 2016).

Dessa forma, sob influência do empresário catalão Joan Samaranch que havia assumido a presidência do Comitê Olímpico Internacional em 1980, Barcelona lançou em 1982 sua candidatura para sediar os Jogos Olímpicos de 1992. No ano seguinte, foi criada a *Oficina Olímpica de Barcelona*, empresa de capital misto – vale destacar que metade do financiamento veio do setor privado majoritariamente representado por empresas de construção civil – que teve como objetivo desenvolver o Dossiê da Candidatura, coordenando os estudos de projetos e adequações urbanísticas, apresentado oficialmente em 1986. Assim, no final daquele ano Barcelona foi enfim nomeada como cidade-sede dos Jogos Olímpicos de 1992 (BARCELONA OLIMPICA; ABRANTES, 2010; GARZA, GIANELLA, 2016).

A participação direta do setor privado no processo de concepção da organização do evento já demonstra um dos pontos de grande relevância do “Modelo Barcelona”, caracterizado pela atuação cooperativa público-privada, que prosseguiu na participação de diversos representantes do setor privado no Comitê Organizador Olímpico (COBB). (GARZA, GIANELLA, 2016).

O governo catalão utilizou então as Olimpíadas para pôr em prática um processo de alavancagem do desenvolvimento com base na cooperação público-privada, na melhoria dos serviços e da infraestrutura urbana e na modernização e inserção competitiva da cidade no cenário internacional. Assim, já em 1985 foram criadas uma série de empresas de capital misto voltadas ao fomento da atividade econômica e melhoria das infraestruturas e telecomunicações (COMPANS, 2004; RIZZUTI, RODRIGUES *et al.* (org.), 2008). Dentre essas empresas destaca-se a Barcelona Activa, agência de desenvolvimento econômico que desenvolve projetos de apoio a empresas e disseminação do empreendedorismo. A empresa criada em 1986 e em atividade até hoje se tornou referência internacional em temas relacionados à inovação, formação e aperfeiçoamento profissional (SEBRAE).

Além disso, foi implementada a gestão mista de grandes infraestruturas de acessibilidade - incluindo Porto, Aeroporto e Feira de Mostras – e constituídas parcerias público-privadas para a promoção de atividades culturais, turismo, desenvolvimento urbano e limpeza de fachadas e monumentos (COMPANS, 2004).

Para orientar os projetos de intervenção e criar um consenso ao redor dos mesmos, os atores políticos de Barcelona criaram uma “cultura de projeto urbano” a partir da elaboração de planejamentos estratégicos – também em parceria com o setor privado. Assim, em 1988 foi criada a associação do plano estratégico de Barcelona para

em 1990 ser iniciado o I Plano Estratégico de Barcelona (PEB), tendo como subsequentes o II PEB em 1994 e o III em 1999. Essa orientação por projetos que se fez presente desde o I PEB estimulou uma cultura de confiança e reconhecimento mútuo entre o setor público e o setor privado e catalisou o envolvimento e aprovação dos cidadãos. O seu caráter colaborativo também constituiu uma base sólida para o desenvolvimento da governança urbana, tornando esta cultura de projetos uma “boa prática” na gestão municipal a ser adotada por outras cidades ao redor do mundo (QUEIROS, 2010).

Dando destaque ao I PEB que foi responsável por determinar as diretrizes dos projetos implementados para a transformação olímpica da cidade, este foi dividido em seis grandes linhas estratégicas e teve como principais projetos a construção da Villa Olímpica, a implementação de um anel viário e a recuperação do centro histórico de Barcelona. O investimento direto para essas obras totalizou cerca de US\$10 bilhões¹¹ sendo financiados a partir de recursos do governo espanhol, governo municipal/regional e setor privado, divididos em partes iguais (COMPANS, 2004).

O projeto Villa Olímpica estava sob o escopo do programa *Áreas de Nueva Centralidad* (ANC), criado com o objetivo de promover a renovação urbana de dez diferentes regiões de Barcelona que incluía também a revitalização da zona portuária e de toda a frente marítima da cidade, assim como do seu centro histórico.

Os projetos de revitalização das ANCs foram impulsionados pela realização dos Jogos Olímpicos em razão da maior oferta de recursos financeiros e expectativa de aumento da rentabilidade dos investimentos imobiliários atraindo o interesse privado. Assim, eram em sua maioria executados por parcerias público-privadas com financiamento dividido por volta de 50/50 entre os setores. Normalmente, o governo municipal adquiria os terrenos que perderam sua funcionalidade (fechamento de indústrias ou desativação de instalações ferroviárias e portuárias) por meio de convênios com empresas públicas, o governo central subvencionava os sistemas de transportes e o setor privado financiava as construções (COMPANS, 2004).

Vale destacar que a redescoberta da frente marítima da cidade – aparição de quatro novas praias e de 50ha de áreas verdes - criou uma nova ligação cidade-mar e teve grande aceitação popular tornando-se um dos principais componentes do *city*

¹¹ Estima-se que os investimentos indiretos chegaram a US\$ 25 bilhões, somando projetos de infraestruturas essenciais tais como aeroporto, torres de comunicação, teleporto e construção de hotéis (COMPANS, 2004).

marketing da gestão municipal, que possibilitou a criação de um senso de unidade, dever e responsabilidade entre a população. A remodelação do *Port Vell* com investimento de modernização das infraestruturas portuárias e a implantação de novos equipamentos culturais (museus, teatros e auditórios) também contribuíram para que a atratividade turística da cidade fosse altamente ampliada, impactando a atividade econômica e a arrecadação tributária (COMPANS, 2004; GARZA, GIANELLA, 2016; PAES, SILVA, 2016).

Além dos fatores objetivos do *city marketing* barcelonês, houve a incorporação de fatores subjetivos como o uso de uma relação emotiva e afetiva entre população, governo municipal e cidade como instrumento político das estratégias de identidade local construindo assim um “patriotismo de cidade”. Materializando essa estratégia, destaca-se um vídeo promocional circulado em 1992 que promovia um discurso ufanista de exaltação da cidade intitulado “*Barcelona, una passió*” que apresentava o seguinte questionamento “Você se dá conta o quão sortudo é por viver em Barcelona? ”. Além disso, havia a preocupação dos atores municipais em caracterizar Barcelona como uma cidade de atmosfera propícia para os negócios, veiculando inclusive uma revista – denominada “*Barcelona, buenas noticias*” voltada para os empresários com a finalidade de expor os fatos econômicos positivos das intervenções urbanas implementadas (SANCHEZ, 2001).

Conclui-se, portanto, que o “Modelo Barcelona” se destaca como um marco fundamental na gestão urbana no final do século XX, caracterizado pelo conjunto de intervenções de reestruturação concebidas a partir do planejamento estratégico e executadas sob forte aliança colaborativa público-privada - impulsionada pela expectativa de rentabilidade fruto dos megaeventos e complexa engenharia de consenso de estratégias de *city marketing*. O modelo objetiva, dessa maneira, uma perspectiva de desenvolvimento econômico e social da cidade (ABRANTES, 2010). Outros fatores como participação popular e coesão social, gestão integrada da mobilidade e planejamento estratégico também costumam ser apontados como mudanças chave na atuação política promovida pela experiência catalã (QUEIROS, 2010).

2.2.2. Críticas ao modelo

O Modelo Barcelona, apesar de largamente difundido e replicado para outras cidades em experiências de intervenções urbanas visando o desenvolvimento local, não é consenso para alguns autores e recebe críticas em diversos dos seus aspectos.

Uma das principais literaturas críticas ao modelo tem como autor Manuel Delgado (2007) com seu livro “*La ciudad mentirosa. Fraude y miséria del modelo Barcelona*”, apesar de reconhecer que existem benefícios no modelo e que os mesmos devem ser potencializados. O autor primeiramente estabelece suas críticas nos riscos de pautar o “Modelo Barcelona” como o paradigma moderno do desenvolvimento, afirmando que o mesmo produziu uma Barcelona à sombra da “Barcelona-espetáculo” com consequências negativas à vida dos habitantes da cidade (CUNHA, 2013).

Delgado questiona a concepção do modelo afirmando que o mesmo não apresentou uma ruptura em relação às políticas urbanas que estavam sendo implementadas pelo regime franquistas. As intervenções olímpicas apenas teriam encontrado condições econômicas e sociais mais favoráveis em razão dos Jogos Olímpicos e por isso, tiveram maior representação em termos de investimento e desenvolvimento urbano. O mesmo defende que os termos aparentemente positivos como “renovação” e “requalificação” disseminados nos discursos dos atores políticos das políticas de intervenção se caracterizavam como um eufemismo para o processo de gentrificação que os bairros populares estavam sofrendo a partir da valorização do solo urbano e consequente expulsão da população mais pobre que passou a ocupar áreas periféricas da cidade. O autor, portanto, discute que o processo de concepção do planejamento estratégico urbano e seus projetos cascadeados deveriam contar com a forte participação dos cidadãos no debate político, destacando o protagonismo dos movimentos sociais (CUNHA, 2013).

Outros autores como Capel (2004) seguem a mesma linha que Delgado e afirmam que o “Modelo Barcelona” só foi possível sob uma série de particularidades políticas, sociais, econômicas e intelectuais, não sendo recomendável, portanto, atribuí-lo como molde para ser replicado nas experiências de desenvolvimento de outras cidades. O autor também questiona o modelo pautado em parcerias público-privadas, argumentando que as mesmas desequilibram a tomada de decisão na medida em que prevalece a visão econômica sobre a social, construindo uma cidade voltada para o exterior em detrimento de seus habitantes. Isso tem como consequência a especulação imobiliária do solo urbano, já que o foco do setor privado se destina às áreas de maior potencial de retorno financeiro, em prejuízo às camadas mais populares que não se

sustentam com a elevação do preço da habitação gerando segregações socioespaciais (ABRANTES, 2010).

Cabe agora, portanto, analisar o desenvolvimento do projeto Porto Maravilha e suas similaridades à experiência catalã - fruto de uma afirmada inspiração no “Modelo de Barcelona” – e ao mesmo tempo identificar se e de que maneira os atores políticos do projeto atuaram na percepção dos principais pontos críticos da experiência espanhola ao empreender as políticas de desenvolvimento urbano na cidade carioca.

CAPÍTULO 3 – O PROJETO PORTO MARAVILHA

3.1. OS CAMINHOS PARA A OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

3.1.1. Os Planos Estratégicos pré-olímpicos

Como apresentado no primeiro capítulo desta monografia, nas duas últimas décadas do século XX foram elaborados projetos de intervenção na região portuária do Rio de Janeiro que lograram pouco ou parcial sucesso. Entretanto, no decorrer da década de 90 já foram apresentadas iniciativas que demonstram uma mudança de direcionamento da gestão municipal no sentido do empreendedorismo urbano, utilizando de premissas e ferramentas do mesmo para inserir a cidade carioca no contexto de competitividade neoliberal das metrópoles, configurando-a como uma cidade-mercadoria.

Dessa maneira, inspirado no modelo de gestão por planos que foi disseminado pelo “Modelo Barcelona”, podemos apontar como primeiro marco desse novo paradigma da gestão urbana municipal carioca a elaboração do I Plano Estratégico da cidade do Rio de Janeiro, nomeado “Rio sempre Rio”. Publicado em janeiro de 1996, foi concebido no primeiro governo municipal do ex-prefeito César Maia (1993-1997) sob a liderança do então Secretário de Urbanismo Luiz Paulo Conde, e tinha como uma das linhas estratégicas a “Rio 2004, pólo regional, nacional e internacional” que apresentava diversos aspectos que alinhavam a cidade à visão de cidade-mercadoria, traçando ações de *city marketing*, de “culturalização urbana” e de apoio a megaeventos esportivos internacionais, prevendo a candidatura do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2004 que seria oficializada por César Maia em 1996 (MOLINA, 2014; PASQUOTTO, 2016).

Tão logo a gestão urbana do Rio de Janeiro adotou a via do empreendedorismo urbano, as influências do “modelo Barcelona” se fizeram cada vez mais presentes. Para a elaboração do I PEB, foi contratada uma empresa de consultoria catalã presidida por Jordi Borja, vice-presidente executivo da região metropolitana de Barcelona entre 1987 e 1991 – período em que se realizou os grandes projetos de intervenção na cidade. Assim, esse primeiro plano já foi elaborado seguindo o ideal catalão de urbanismo, apoiado na venda da cidade através de projetos de requalificação urbana com o objetivo de atrair investimentos com base em parcerias público-privadas. Dessa maneira, nele foi

incluído um projeto urbanístico de transformação da zona portuária carioca nos moldes de Barcelona, que viria a ser a base do projeto Porto Maravilha (MOLINA, 2014; GARZA, GIANELLA, 2016).

“Luiz Paulo Conde trouxe para a gestão de César Maia, como secretário do urbanismo, a metodologia do planejamento estratégico, guiado por forte inspiração no modelo catalão aplicado na Barcelona dos Jogos Olímpicos de 1992. Sob orientação da consultoria catalã, foi elaborado o Plano Rio Sempre Rio, e com ele a concepção das cidades como lugares de troca e de colaboração participativa para a construção de um plano que atendesse às necessidades de adequação das metrópoles contemporâneas aos desafios trazidos pela globalização” (CAMARGO, 2011, pág.16 *apud* PASQUOTTO, 2016, pág. 6).

O II Plano Estratégico (2004), desenvolvido no segundo governo de César Maia, era intitulado “As cidades da cidade” e tinha como elemento orientador a nomeação do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Pan-americanos de 2007. Dessa forma, o Plano objetivava mobilizar parcerias público-privadas para a implementação das obras necessárias à realização do evento esportivo. Além disso, diferente do primeiro, o plano foi fragmentado entre diferentes zonas das cidades, buscando construir uma “nova identidade” da cidade por meio da sua diversidade e diferentes potencialidades (MOLINA, 2014). Essa construção surge em um momento “caracterizado por uma considerável baixa na autoestima geral da população carioca, com a violência, a deterioração das condições de vida e a degradação do espaço urbano causando, entre outras consequências, a saída de inúmeras empresas da cidade. ” (PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2004, p. 18 *apud* MOLINA, 2014, pág. 68). Dessa forma, fica clara a presença da intenção de se utilizar projetos de reabilitação urbana como forma de atração do capital privado para o município, tendo sido construído o terreno da revitalização a partir de um discurso de degradação desde o início da década de 2000 – sendo este um dos componentes da governança apontados por Klink.

Sucessor de César Maia na prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, Eduardo Paes manteve o modelo de gestão urbana por planos e lançou o III Plano Estratégico da cidade (2009) chamado “Pós-2016 – O Rio mais integrado e competitivo”, já situado no contexto dos megaeventos esportivos que a cidade viria a sediar: Copa do Mundo de Futebol de 2014 e Jogos Olímpicos de 2016. Neste Plano é dado foco ao objetivo de tornar a cidade novamente um centro político e cultural no cenário nacional e internacional, novamente remetendo à projeção internacional por meio de políticas de

marketing urbano e promoção da cultura e da economia criativa. Novamente, a requalificação urbana da região portuária é objetivada, dessa vez já representada nos moldes do projeto Porto Maravilha como uma das 37 “iniciativas estratégicas” do Plano (MOLINA, 2014; PASQUOTTO, 2016).

3.1.2. Os atores políticos

Como já analisado, a zona portuária do Rio de Janeiro é fruto de debates e projetos de revitalização desde os anos 1980 com a elaboração do Plano de Desenvolvimento Portuário. Dessa forma, houve uma série de fatores institucionais, políticos, econômicos e sociais que propiciaram a elaboração do projeto em sua composição atual que finalmente colocaram em execução grandes intervenções de transformação urbana para a região.

Até então, os principais constrangimentos para o sucesso de projetos na zona portuária eram a posse de maior parte dos terrenos por parte de órgãos federais – majoritariamente da União -, a falta de interesse do setor privado de construção civil em investir na região, a necessidade de uma grande fonte de recursos iniciais para financiamento das obras de infraestrutura e, por fim, os termos para a construção de uma sociedade com o propósito específico de gerir os fundos da revitalização da região. Dessa forma, houve um longo processo de formulação política em diferentes níveis e centralidade de diferentes atores, públicos e privados para que esses entraves fossem derrubados (SARUE, 2016).

Destaca-se inicialmente que o interesse da esfera federal na revitalização da região portuária do Rio de Janeiro teve seu início marcado pela aprovação da Lei de Modernização dos Portos de 1993, que conjugou articulações entre ministérios, autarquias e banco federais em estudos baseados em experiências internacionais com o objetivo de ter a valorização fundiária das suas propriedades na área portuária carioca (SARUE, 2016).

À época, o governo federal também apoiou a candidatura da cidade para sediar os Jogos Olímpicos de 2004, embora tenha tido baixo envolvimento. Foi então no Governo Lula que o governo federal intensificou o apoio, tanto para os Jogos de 2012 quanto 2016, a partir do envolvimento do Ministério do Esporte. Também em seu governo que foi formulado o projeto de revitalização da região portuária, a partir do Grupo Executivo Interministerial da Área Portuária do Rio de Janeiro (2004-2006), em

que foi elaborado o arranjo institucional e financeiro do projeto e definida a adoção de instrumentos de política urbana previstos no Estatuto da Cidade, que viriam a ser recomendados à Prefeitura do Rio de Janeiro¹². Além disso, a Caixa Econômica Federal é definida como ator central na promoção de infraestrutura urbana (SARUE, 2016).

Diante da dificuldade de atrair o interesse do setor privado, em 2006 a Prefeitura do Rio de Janeiro liderada por César Maia, aprova um decreto que estabelece uma nova Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária – área alvo de projetos de reestruturação urbana submetida a regime urbanístico específico para implementação de políticas públicas de desenvolvimento urbano - prevendo as condições de formação de uma parceria público-privada e institucionalizando a influência do setor privado na formulação política do projeto. No texto da lei são evidenciadas as motivações do estabelecimento da AEIU:

“CONSIDERANDO que as áreas adjacentes ao porto organizado nas grandes cidades vêm sendo objeto de intervenção visando sua integração de forma harmônica e integrada ao processo de desenvolvimento urbano (...) CONSIDERANDO o caráter estratégico da região portuária como vetor natural de expansão para o Centro do Rio de Janeiro podendo atrair atividades comerciais, de serviços, de turismo, de lazer indispensáveis ao desenvolvimento econômico municipal sustentado (...) CONSIDERANDO que as intervenções, revitalizações e renovações urbanas bem sucedidas nas áreas portuárias deram-se sempre mediante parceria público-privada precedida da articulação entre o Município e a Autoridade Portuária” (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, Decreto 26852/06).

O Decreto também abre o processo de manifestação de interesse de “empresas privadas, isoladamente ou em consórcio” para realizarem “estudos de modelagem necessários à viabilização de uma concessão ou parceria público-privada no intuito de implementar a intervenção requerida para a área”. Já prevendo também o modelo de concessão administrada o estudo apresentado deveria incluir o modelo de “operação e manutenção do sistema viário pelo período a ser contratualmente estabelecido” (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, Decreto 26852/06).

Por fim, é estabelecida a formação de um grupo de trabalho para a coordenação dos estudos formado pela Prefeitura do Rio de Janeiro e pelas empresas responsáveis

¹² Entre esses instrumentos destacam-se os Certificados de Potencial Adicional de Construção, como será visto mais adiante.

pelo estudo vencedor, que viria a ser o consórcio Rio Mar e Vila, composto pelas mesmas empresas que ganhariam em 2009 a licitação do projeto (SARUE, 2016).

A partir disso, o projeto é desenvolvido em suas primeiras versões, que embora incipientes em relação ao modelo institucional, apresenta poucas alterações no que tange o modelo de revitalização, pautado em empreendimentos imobiliários a partir de investimentos públicos na região, implementação de grandes símbolos culturais, abertura de novas vias e implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) (SARUE, 2016).

O alinhamento do município, estado e federação se reforçou nos anos seguintes nas alianças políticas de Eduardo Paes (PMDB), Sérgio Cabral (PMDB) e Lula (PT), que junto à escolha do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016 impulsionaram a viabilidade do projeto, assim como foi na experiência de Barcelona (PAES, SILVA, 2016). Dessa maneira, fica claro que, mediante uma sinergia entre as diferentes esferas do governo e a atuação colaborativa com o setor privado, foram traçados os caminhos para dissolução dos entraves ao projeto de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro.

3.1.3. Modelagem institucional e financeira da Operação Urbana Consorciada

A partir dos caminhos abertos pelos atores políticos que deram forma à concepção do projeto de intervenção urbana na região portuária do Rio de Janeiro, é sancionada em 23 de novembro de 2009 pelo prefeito Eduardo Paes as Leis Complementares nº101 e nº102.

A primeira delas, instituiu a Operação Urbana Consorciada (OUC) da região do Porto do Rio de Janeiro, na Área de Especial Interesse Urbanístico, que segundo a própria redação da lei:

“(...) compreende um conjunto de intervenções coordenadas pelo Município e demais entidades da Administração Pública Municipal, com a participação de proprietários, moradores, usuários e investidores, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental de parte das Regiões Administrativas I, II, III. ” (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, Lei Complementar nº 101/2009).

Vale ressaltar que o instrumento da Operação Urbana Consorciada data de 1992, quando foi estabelecido em Lei Complementar nº16. A Prefeitura então, sob a gestão de

Paes, mantém o mesmo escopo já definido quase duas décadas antes, atribuindo para esta OUC – nomeada Porto Maravilha - o objetivo de promover a reestruturação urbana da AEIU de 5 milhões de m² no centro da cidade em um prazo máximo de trinta anos a partir das seguintes diretrizes detalhadas na lei, em que destacam-se:

- (i) A promoção de investimentos de infraestrutura e reurbanização;
- (ii) Implementação de melhorias ambientais;
- (iii) Integração da orla marítima;
- (iv) Recuperação imobiliária do patrimônio cultural e criação de um circuito histórico-cultural;
- (v) Implementação de sistemas viários e de transportes para melhorar a circulação da região;
- (vi) Propiciar a criação de equipamentos públicos, áreas de lazer e espaços de apoio para as demandas da cidadania da região;
- (vii) Promoção de ações para assegurar a sustentabilidade da população existente na região.



Figura 6 – Área de Especial Interesse Urbanístico da Operação Urbana Consorciada. Fonte: CDURP, 2017

Dessa forma, já num primeiro momento pode-se observar que para além da reestruturação em termos de infraestrutura urbana, são também pautados objetivos de cunho cultural, social e ambiental para o Porto Maravilha.

Da mesma maneira, os instrumentos de articulação do financiamento do projeto foram definidos. Para isso, a lei estabelece a definição de novos parâmetros de uso e ocupação do solo na região específica da AEIU e dá ao Poder Executivo a autorização

de conceder potencial adicional de construção em determinados terrenos da região. Dessa forma, a contrapartida dos proprietários e investidores para a concessão desse direito materializa-se nas vendas de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC), títulos usados para financiar a OUC que permitem que novos empreendimentos residenciais e comerciais construam mais andares a uma altura mais alta que o até então permitido pela legislação. A quantidade de CEPACs necessárias para a metragem adicional varia de acordo com a localização e o tipo de investimento (imóveis comerciais exigem mais CEPACs que residenciais). Mais uma vez, podemos notar que este instrumento já havia sido criado previamente, mais especificamente pelo Estatuto da Cidade em 2001.

Em sua atribuição do Porto Maravilha, a lei define que podem ser emitidas até 6.436.722 unidades de CEPACs no valor mínimo de R\$400 cada. Além disso, os recursos obtidos somente poderiam ser utilizados na OUC e 3% desse valor deveria ser destinado à recuperação patrimonial da região.

Em consonância com a criação da OUC, é sancionada no mesmo dia a Lei Complementar nº 102/2009, que estabelece a criação da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP).

A CDURP é caracterizada como uma empresa de capital misto controlada pela Prefeitura, que deve manter a detenção mínima de metade mais um das ações da companhia. Parte do seu capital seria constituído por bens imóveis cedidos pelo poder público e pelos CEPACs, que deveriam ser leiloados a fim de financiar o pagamento de obras de infraestrutura necessárias à OUC (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, Lei Complementar nº 102/2009).

Dessa forma, a CDURP tem como objetivo promover o desenvolvimento da AEIU da região portuária do Rio de Janeiro, coordenar a implementação de concessões e gerir a Operação Urbana Consorciada da Região Portuária do Rio de Janeiro. A instituição, então, torna-se a responsável pela articulação entre os órgãos públicos, privados e a Concessionária Porto Novo, encarregada por executar as obras e serviços na região da AEIU (CDURP, 2017).

A Concessionária Porto Novo, formada pelas construtoras OAS, Odebrecht e Carioca Engenharia, venceu em 2010 a licitação da Parceria Público Privada para a execução das obras do Porto Maravilha (obras viárias, de infraestrutura, implantação de mobiliário urbano e construção de museus). Além disso, a Porto Novo tornou-se responsável pela prestação de serviços urbanos sob o modelo de concessão

administrativa na região da AEIU (saneamento, coleta de lixo, iluminação, controle do tráfego, etc.). O contrato da PPP, com valor inicial global de R\$7,609 bilhões e duração de quinze anos (renováveis por mais quinze) tornou esta a maior PPP do Brasil, evidenciando a relevância do estudo do projeto (SARUE, 2016).

Como introduzido, para financiar o projeto o Município do Rio de Janeiro emitiu mais de seis milhões de CEPACs, integralizando-os como ativos da CDURP. A companhia, por sua vez, criou o Fundo de Investimento Imobiliário da Região Portuária (FIIRP) para realizar as transações financeiras com o mercado imobiliário (ARRAES, SILVA, 2014).

Em junho de 2011, o FIIRP leiloou em lote único os mais de seis milhões de CEPACs a um preço unitário de R\$545,00, totalizando um valor de R\$3,5 bilhões. Pelas regras do leilão, o vencedor da oferta assume as despesas da operação urbana estipulada em R\$7,6 bilhões, a serem pagos em um prazo de quinze anos conforme cronograma de desembolso. Em contrapartida, o vencedor recebe o estoque total de CEPACs e a opção de compra de terrenos, a serem vendidos pelo próprio FIIRP, com potencial para consumir 60% do estoque dos CEPACs¹³ (ARRAES, SILVA, 2014).

O vencedor do leilão foi o Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), que pertence ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) administrado pela Caixa Econômica Federal. Dessa forma, tal investimento permitiu o levantamento dos recursos iniciais para as obras de infraestrutura da região. Por sua vez, o restante dos recursos necessários para o pagamento da PPP e remuneração da concessão administrativa seriam originados a partir da valorização fundiária e comercialização em mercados secundários dos CEPACs adquiridos. Dessa forma, o FIIPM conseguiria pagar as despesas da operação consorciada e, em seguida recuperar e remunerar seus investimentos (ARRAES, SILVA, 2014; PAES, SILVA, 2016; SARUE, 2016).

Por fim, a entidade responsável por encaminhar a solicitação de verbas para o FIIPM de acordo com o cronograma das obras é a CDURP, que posteriormente repassa para o Consórcio Porto Novo realizar as intervenções (FGV, 2016).

A esquematização abaixo contribui para melhor resumir e visualizar a modelagem desenvolvida e aqui explicada.

¹³ O restante dos 40% seriam divididos entre terrenos privados (25%) e terrenos que a CDURP se comprometia a ainda buscar disponibilidade (15%) (ARRAES, SILVA, 2014).

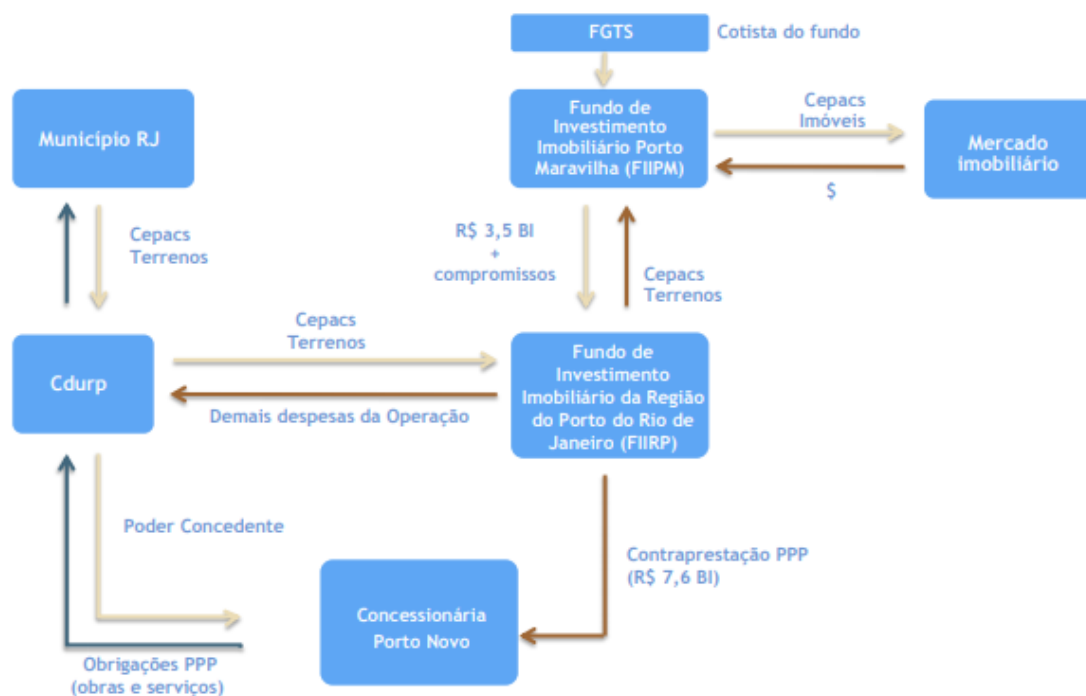


Figura 7 - Modelagem institucional e financeira. Fonte: CDURP, 2017

Vale ressaltar que o fato de existirem grandes lotes na região fruto das suas origens portuárias e que grande parte desses terrenos estavam em mãos do poder público (especialmente da União) configuraram um ponto chave desse arranjo, visto que o alinhamento entre as diferentes esferas do governo propiciou uma colaboração política materializada na transferência de terrenos federais para a CDURP e posteriormente para a Caixa Econômica Federal. Tal negociação não havia sido propiciada em projetos anteriores, o que se mostrou um entrave ao desenvolvimento da região (SARUE, 2016).

Para corresponder a esse ambicioso projeto com arrojado modelo de financiamento, o projeto Porto Maravilha se baseia na requalificação urbana da região tendo em paralelo o desenvolvimento imobiliário e socioeconômico da Área de Especial Interesse Urbanístico. Os meios de intervenção pelos quais esses objetivos seriam atingidos serão discutidos em detalhe na próxima seção.

3.2. PORTO MARAVILHA: DO PROJETO AOS RESULTADOS

3.2.1. Os eixos de intervenção do Porto Maravilha

Explicados os caminhos políticos, financeiro e institucionais que levaram à formação do projeto Porto Maravilha sustentado a partir da maior PPP do Brasil, cabe

agora analisar os principais pilares do projeto em sua execução e como estes se inserem nas teorias abordadas nos dois primeiros capítulos deste estudo.

Primeiramente, é possível segregar as intervenções do projeto Porto Maravilha em três diferentes eixos: Mobilidade e integração; obras de infraestrutura e urbanização, equipamentos culturais e patrimônio histórico. A partir dessa segregação, analisaremos o projeto à luz de cada um desses eixos de intervenção.

a. Mobilidade e Integração

Possivelmente uma das mais emblemáticas ações do conjunto de intervenções do Porto Maravilha, a demolição do Elevado da Perimetral marca o início da transformação da zona portuária e de uma narrativa de consenso em torno do projeto. O discurso em torno desta intervenção representa bem a linha estratégica adotada ao longo de todo a OUC, pautado na representação da área como “degradada” que possuía “monstrenhos” – nas palavras do prefeito Eduardo Paes e outros atores envolvidos no projeto – a serem exterminados¹⁴. Além disso, inspirado na experiência de Barcelona, foi realizada uma associação das intervenções com a integração da cidade com a natureza, tanto por meio do discurso de “reencontro com o mar” – também utilizado e muito bem sucedido na Catalunha (MONIÉ, DA SILVA, 2015) – e de “ressurgimento do sol”¹⁵ na região.

Da mesma forma, a revalorização do patrimônio histórico e cultural que estariam “escondidos” era apontada com um dos benefícios e objetivos de uma ação que fazia a região portuária “voltar a pertencer à cidade” e aos seus cidadãos. Vale ressaltar que a ideia de demolir a via elevada data de 1999, quando a consultoria catalã contratada pelo então prefeito Luiz Conde sugeriu tal intervenção visando a revitalização da região central, mas por falta de recursos ainda não havia sido posta em prática (EXTRA, 2011).

Dessa forma, assim como ocorreu nas intervenções olímpicas de Barcelona, a remodelação do sistema viário tornou-se um dos pontos centrais do projeto carioca. Tida como uma importante via de articulação da Zona Sul e Zona Norte da cidade, a demolição do Elevado da Perimetral teve como contrapartida uma série de obras que

¹⁴“História do centro era ofuscada por 'monstrengo' Perimetral, diz Paes”. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2014/04/20/historia-do-centro-era-ofuscada-por-monstrengo-perimetral-diz-paes.htm>> Acesso em 10 de jul. de 2018.

¹⁵ “Primeiro trecho do Elevado da Perimetral é implodido no Rio. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/11/elevado-da-perimetral-e-implodido-no-rio.html>> Acesso em 10 de jul. de 2018.

visaram a melhoria da mobilidade da região e dessem suporte ao adensamento populacional e desenvolvimento econômico esperados pelo Projeto Porto Maravilha (DA SILVA, MONIÉ, 2015). Dessa maneira, foi implementada uma Via Expressa de 6,8km que possui quase metade da sua extensão no túnel subterrâneo Prefeito Marcello Alencar, conectando o Aterro do Flamengo à Avenida Brasil e Ponte Rio-Niterói (PORTO MARAVILHA).

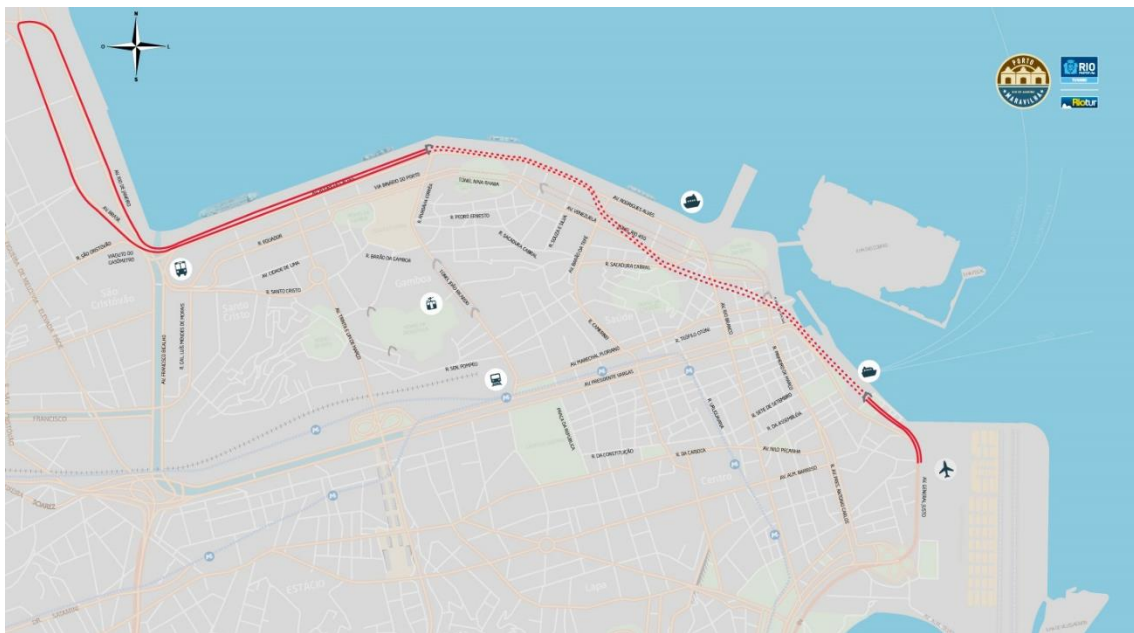


Figura 8 - Via Expressa e Túnel Prefeito Marcello Alencar. Fonte: Site Porto Maravilha. Disponível em: <portomaravilha.com.br/via_expressa>

O segundo grande conjunto de obras de mobilidade viária da região foi implementado a partir da construção da Via Binário do Porto (3,5km) conectada ao Túnel Rio450 (1,4km de extensão), um novo eixo de mobilidade paralelo à Via Expressa e com maior integração e capilaridade com as vias internas da região portuária e central da cidade.

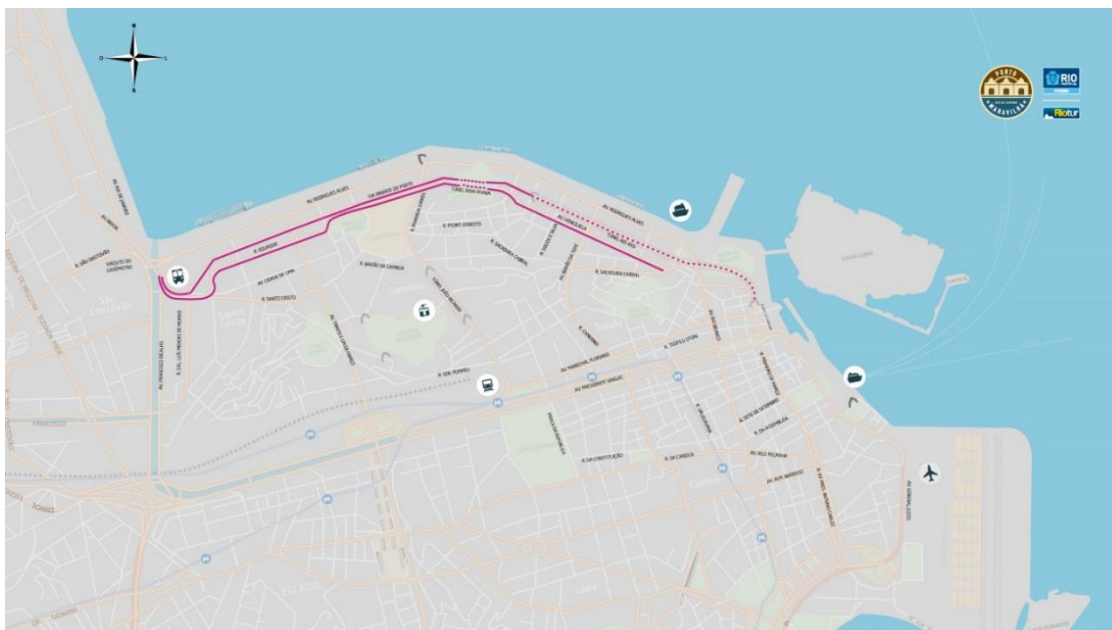


Figura 9 - Via Binário do Porto e Tunel Rio450. Fonte: Site Porto Maravilha. Disponível em: <portomaravilha.com.br/via_binário>

Tais obras de mobilidade e integração realizadas pelo Consórcio Porto Novo apresentam, segundo último Relatório Trimestral divulgado pela CDURP, 87% de avanço em sua conclusão, tornando-se um dos resultados mais claros do projeto até o momento.¹⁶

Dentro desse eixo, há ainda a implementação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Para tal projeto, foi executada uma nova licitação de PPP em modelo de concessão patrocinada que foi vencida pelo consórcio VLT Carioca, composto pela Riopar, Odebrecht Transport, Invepar – também concessionária do Metrô Rio – e Grupo CCR – que tem entre seus fundadores a Camargo Corrêa e Andrade Gutierrez. Dessa forma, o Consórcio tornou responsável pela implementação, operação e manutenção do sistema do VLT Carioca (SARUE, 2016; VLT RIO).

Desenhado para ser um meio de transporte rápido e sustentável, a rede de 28km do VLT Carioca busca melhorar as condições de locomoção dentro do Centro e região portuária, integrando-se com outros modais de transporte, como barcas, metrô, ônibus e rodoviária. O custo ainda não totalmente realizado de R\$1,1 bilhão teve financiamento de recursos federais¹⁷ e privados por meio da PPP (PORTO MARAVILHA).

¹⁶ O dado inclui também as obras do Museu do Amanhã e da implantação da Orla Conde, que foram segregadas na análise desse estudo.

¹⁷ O financiamento federal provém do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) de Mobilidade das Grandes Cidades e até dezembro de 2017 foram pagos R\$581 milhões à título de aporte público (CONCESSIONÁRIA DO VLT CARIOCA S.A.; 2017)

A implantação atualmente consta em 95% de conclusão, tendo suas duas primeiras etapas concluídas, com a Linha 1 (Rodoviária – Aeroporto Santos Dumont) e Linha 2 (Central – Praça XV) em plena operação ao longo de suas 26 estações. Para a conclusão de sua implementação, estão em execução as obras da Linha 3 (Rodoviária – Praça XV) com a construção de mais três estações na Av. Marechal Floriano. No ano de 2017, as cerca de 500 viagens diárias transportaram ao todo mais de 10 milhões de passageiros pela região central da cidade (CDURP 2018; CONCESSIONÁRIA DO VLT CARIOCA S.A.; 2017).

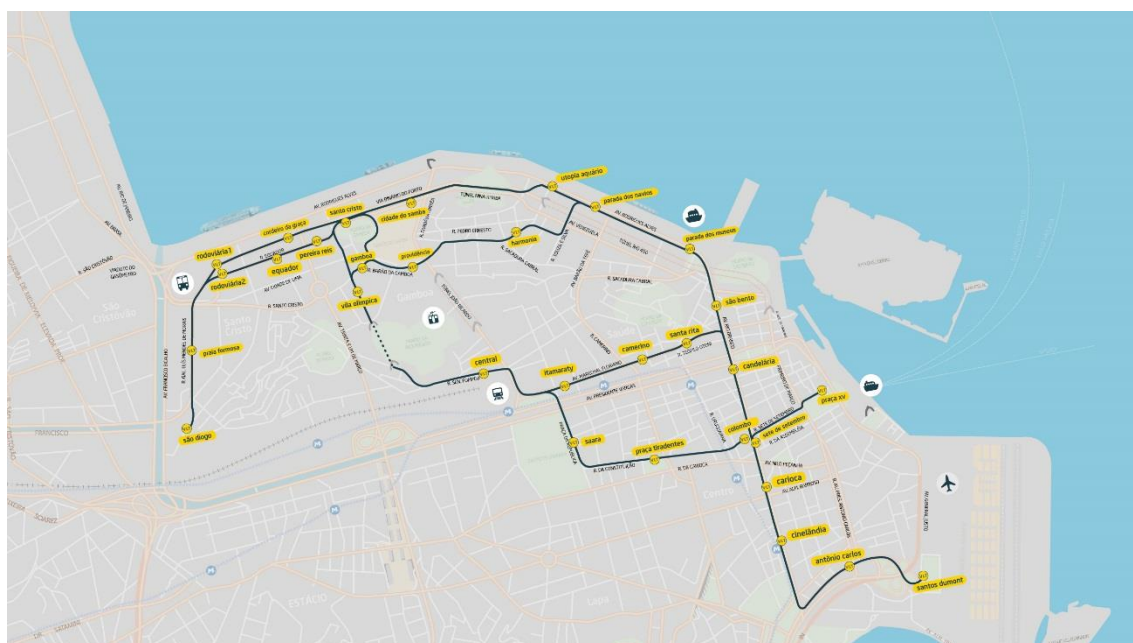


Figura 10 - Mapa de rede planejada do VLT Carioca. Fonte: Site do Porto Maravilha. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/veiculolevesobretrilhos>>

b. Infraestrutura e urbanização

Para dar suporte à revitalização e desenvolvimento econômico da região portuária, a PPP do Porto Maravilha também implementou obras de infraestrutura urbana, cujos bairros de atuação (Saúde, Gamboa e Santo Cristo) apresentam histórica deficiência nesse aspecto.

Dessa forma, entre o escopo de intervenções está a implementação e reconstrução de mais de 700km de redes de infraestrutura urbana, dentre elas:

- 117km de abastecimento de água;
- 103km de esgoto sanitário;
- 77km de drenagem pluvial;

- 28km de abastecimento de gás;
- 217km de telecomunicações;
- 170km de distribuição elétrica;
- 80km de iluminação pública.¹⁸

Além dessas intervenções, foram postas em prática obras de urbanização para revitalizar e melhorar a estética da área portuária, a partir da execução de 650.000m² de calçadas e 17 km de ciclovias, reurbanização de 70km de vias, abertura de um passeio público de 3.500m de extensão que inclui a Orla Conde e, por fim, o plantio de 15.000 árvores objetivando ampliar a área verde da região de 2,46% para 10,96% (CDURP, 2015).

Estas obras apresentaram até Março de 2018 pouco mais de 50% de execução¹⁹ e, em conjunto, as obras de infraestrutura e de urbanização estariam em consonância com o equacionamento dos constrangimentos relacionados ao entorno social e estético da região portuária, visando o aumento da qualidade de vida da região e a atratividade aos agentes externos, conforme a teorização de Klink discutida na seção 2.1.2 deste estudo. O terceiro equacionamento apontado pelo autor dizia respeito ao entorno cultural que, como veremos na análise do próximo eixo de intervenção também configurou um dos objetos de atuação do projeto.

c. Cultura e valorização do patrimônio histórico

O terceiro e último eixo de intervenção trata-se de obras relacionadas à cultura e resgate e valorização do patrimônio histórico. Está inserida nesse pilar a restauração de edifícios e locais históricos (como Galpões da Gamboa, Centro Cultural José Bonifácio e Igreja de São Francisco da Prainha) financiada por meio do repasse mínimo de 3% dos recursos arrecadados com a venda dos CEPACs.

Estes recursos também foram utilizados na revitalização do Cais do Valongo que foi descoberto em 2011 durante escavações na região. Considerado o maior porto escravagista da história, o cais acabou sendo nomeado em 2017 patrimônio mundial da humanidade pela UNESCO.

Finalmente, podemos destacar como as obras mais emblemáticas e representativas do fomento de um caráter cultural, a construção do Museu do Amanhã e

¹⁸ Informações obtidas em apresentação da CDURP disponível em:

<<http://portomaravilha.com.br/conteudo/apresentacoes/pptinfra.pdf>> Acesso em 10 de jul. de 2018.

¹⁹ Informação obtida no Relatório Trimestral do Porto Maravilha de Jan/Fev/Mar de 2018 divulgado pela CDURP.

Museu de Arte do Rio, equipamentos culturais localizados no Píer Mauá e Praça Mauá, respectivamente.

Como já discutido, estas ações podem ser enquadradas em uma espécie de “urbanismo culturalizado” que se apropria de questões culturais como estratégia para diferenciar a cidade-mercadoria na competição internacional de metrópoles. Não à toa as políticas culturais e expressões da memória urbana estiveram presentes como instrumentos dinamizadores econômicos nos projetos de revitalização de zonas portuárias, incluindo o caso de Barcelona e, agora, o Porto Maravilha (PIO, 2014; WANIS, 2014).

A construção da imagem de “cidade criativa” que é boa, agradável e atrativa aos negócios não passa somente pelas intervenções em infraestrutura e urbanismo, como também encontra alicerce na representação da cidade a partir de uma “imagem-síntese” que evoca singularidades culturais e heranças históricas para diferenciação da cidade. E nessa direção, os museus construídos e, em especial o Museu do Amanhã, que conta com uma arquitetura arrojada e localização de evidência, surge como ponto chave para o *city marketing* da região, tornando-se o principal “cartão postal” e aparato publicitário de vitrine do Porto Maravilha para o mundo (WANIS, 2015).

Por fim, cabe destacar que esses três eixos de intervenção buscam ser respaldados frente à sociedade civil a partir do programa Porto Maravilha Cidadão, que visa integrar a população local ao processo de revitalização da zona portuária e consequentemente trazer benefícios diretos a esses moradores a partir do desenvolvimento econômico socialmente sustentável da região. Para isso, há o fomento de cursos de capacitação e formação profissional, campanhas de educação e conscientização para prevenção de doenças, etc. (CDURP, 2015).

Houve também a criação de um Plano de Habitação de Interesse Social com a produção de 10 mil unidades residenciais em até 10 anos para a população local (CDURP, 2015). Entretanto, esse plano, aprovado em 2015, foi uma exigência do Ministério das Cidades para normatizar as operações que possam receber recursos do FGTS, como solicitação do mesmo que estava preocupado com a rentabilidade de seu investimento. A prefeitura então se viu obrigada a fazê-lo, mas os prazos de execução até o momento já foram todos estourados (JORNAL DO BRASIL, 2017).

Dessa forma, apesar do massivo destaque ao programa Porto Maravilha Cidadão nos meios de divulgação do projeto, poucos são os dados encontrados que apresentam os resultados dessas ações previstas e em alguns casos, como o do Plano de Habitação

de Interesse Social, não houve de fato nenhum avanço como era esperado pelo seu planejamento. Isso acaba colocando em cheque a real intenção do projeto de revitalização em promover a cidadania e mitigar a gentrificação da região. Além da implantação de uma Clínica da Família no Morro da Providência, o único resultado em destaque é a formação de mais de 1000 cidadãos em cursos de formação profissional promovidos em parceria com SindRio, Senai, Porto Novo e VLT Carioca (CDURP, 2017).

Além disso, visando em teoria uma maior participação popular, há a promoção de fóruns comunitários (ao longo do primeiro trimestre de 2018 foram realizados seis) que possuem a finalidade de reunir representações, coletivos, entidades e instituições que atuam na Região Portuária em torno de um espaço de caráter consultivo para fomentar atividades destinadas ao desenvolvimento econômico e social das comunidades (CDURP, 2015; CDURP, 2018). Há ainda a realização do projeto “Vem falar com a gente” por parte da Concessionária Porto Novo em que são promovidos mutirões de atendimento da população para dúvidas sobre os serviços da concessionária, andamento das obras e encaminhamento de solicitações, que também contou com seis realizações nos três primeiros meses de 2018 (CDURP, 2018).

Dessa maneira, a afirmação do “direito da cidade” com uma efetiva participação cidadã – que encontra questionamento no “Modelo Barcelona” sob a perspectiva de que o sucesso da revitalização não deve ser o retorno financeiro dos investimentos, devendo-se na verdade buscar impactos positivos aos moradores locais – (ABRANTES, 2010; FERREIRA, 2012; CUNHA, 2013) esboça ser, principalmente no discurso e meios de comunicação oficiais, uma preocupação das lideranças do Porto Maravilha.

Porém, a efetividade desse envolvimento popular pode ser altamente questionada especialmente pelo fato dele não ter sido posto em prática durante o processo de definição das diretrizes do projeto e sim apenas ao longo da sua execução, ficando claro que há uma preocupação em transparecer uma imagem positiva de conciliação com os interesses populares, o que pode ser concluído como mais uma forma de disseminar a retórica de consenso em torno da intervenção.

3.2.2. Desenvolvimento econômico da região e análises críticas

Como já analisado, para além do investimento imobiliário, da atração de investimento externo a partir da construção de um *city marketing* pautado em

infraestrutura urbana e aparatos culturais, e do incremento da atividade turística, a experiência de Barcelona teve um outro fator fundamental na sustentabilidade do crescimento de longo prazo da atividade econômica da cidade. Tal fator foi a criação de empresas voltadas para o fomento da atividade econômica, destacando-se a *Barcelona Activa*, agência de desenvolvimento econômico local que se tornou referência internacional em temas relacionados à inovação, apoio a empresas e disseminação do empreendedorismo.

Analisando a experiência do Porto Maravilha, podemos colocar este como um dos pontos que mais o distancia do “Modelo Barcelona”. Não há, dentro do projeto de revitalização carioca, empresas criadas com esse modelo de atuação da *Barcelona Activa*. Entretanto, isso não significa que não existam ações sendo implementadas com o objetivo de fomentar o empreendedorismo e capacitar empresas. A Operação Urbana do Rio de Janeiro estabeleceu uma parceria com o SEBRAE-RJ, que por meio da iniciativa SEBRAE no Porto, busca suportar o desenvolvimento da economia da região por meio de consultorias a empreendedores para que melhorem a gestão e ampliem o proveito de oportunidades que estão sendo criadas, fruto do processo de transformação da região. (CDURP, 2015).

Além disso, o SEBRAE no Porto também promove periodicamente uma rodada de negócios para fomentar contratos, demandas e vendas entre pequenas e grandes empresas da zona portuária. Até o final de 2017 haviam sido realizadas sete rodadas de negócio do Porto Maravilha (SEBRAE, 2017). Inclusive, a iniciativa possui uma linha de Boletins de Inteligência voltados para análises de mercado da região portuária, desmembrando oportunidades, apresentando dados estratégicos e fornecendo dicas para os empreendedores locais.

Embora a iniciativa SEBRAE no Porto não apresente atualmente uma escala de atuação no nível da *Barcelona Activa*, é prematuro realizar análises sobre a sua efetividade no fomento ao empreendedorismo. Fica ao menos a percepção de que a iniciativa aparenta demonstrar uma sinalização de preocupação da Operação Urbana a respeito dessa necessidade para o desenvolvimento econômico e social da região.

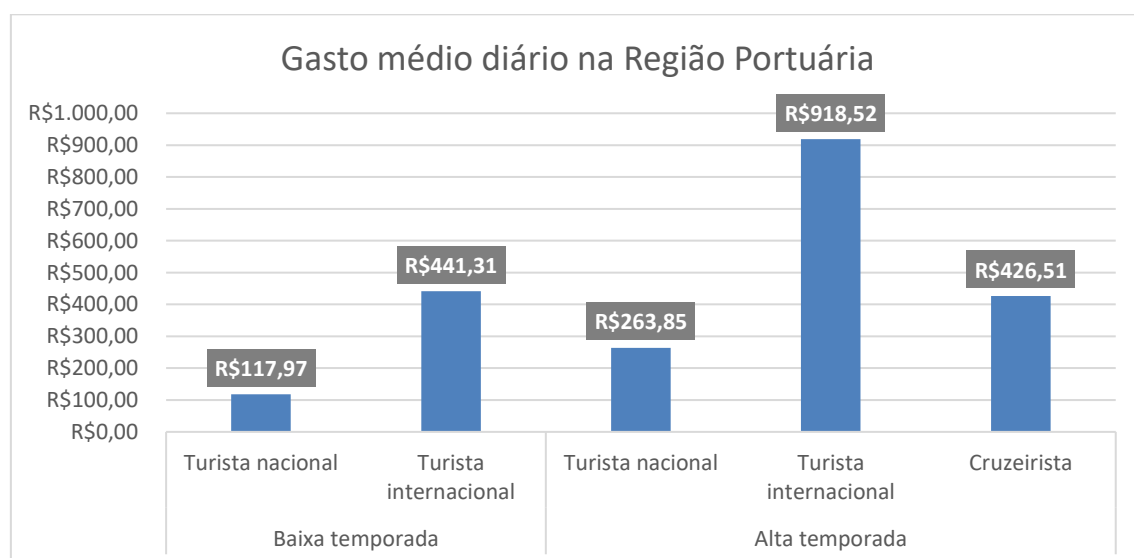
Em paralelo, houve o estímulo por parte do Porto Maravilha para a criação do Distrito Criativo do Porto, organização sem fins lucrativos que conta com 23 empresas da indústria criativa que atraídos pela infraestrutura de telecomunicações oferecida pela região (rede de fibra ótica em toda a região e projeto de implantação de wi-fi gratuito) se instalou em 2015 no bairro da Gamboa com o objetivo de tornar a região um centro

da indústria criativa. Vale ressaltar que é mais um passo em sinergia com o “Modelo de Barcelona”, cuja cidade hoje possui quase 70% da atividade financeira proveniente do setor, enquanto o Rio de Janeiro possui por volta de 20%, índice que apesar de bem inferior ao catalão ainda assim coloca a cidade carioca como uma das principais cidades do Brasil nesse quesito (RIOetc, 2015).

No que tange à atração turística, por outro lado, os sinais são mais positivos. Segundo dados da Pesquisa de Percepção Turística da Região Portuária promovida pelo próprio SEBRAE no Porto em 2016, é constatado que tanto turistas quanto cruzeiristas e visitantes residentes associam “Região Portuária” majoritariamente à “Beleza” e “Museu do Amanhã”, demonstrando uma efetividade da construção da imagem da revitalização (bastante ancorada em sua “vitrine” que é o Museu do Amanhã). Além disso, mais de 80% classificou as transformações como “muito boas, superaram as expectativas” e de 1191 entrevistados, apenas 1 não indicaria a experiência na região portuária a familiares e amigos, demonstrando um grande potencial turístico que a região obteve a partir das intervenções urbanas (SEBRAE, 2016).

Somados à análise, os dados de gasto médio dos turistas e cruzeiristas apenas corroboram o potencial econômico de dinamização da atividade econômica e aumento da arrecadação tributária que o turismo da região oferece:

Gráfico 2 - Gasto médio diário do turista na Região Portuária.



Fonte: Boletim de Inteligência SEBRAE, 2016.

Outro fator que tem incentivado a atividade econômica da região é a presença de equipamentos para realização de eventos instalados na mesma, especialmente nos Armazéns 2 a 5 do Píer Mauá que recebem periodicamente eventos como *Mondial de La Bière*, Vest Rio, Rio Gastronomia, Art Rio, dentre outros que chegam a atrair milhares de visitantes diariamente em suas datas de realização²⁰ (SEBRAE, 2016).

Por fim, cabe analisar o panorama do investimento imobiliário na região. Impulsionada pela taxa de ocupação de imóveis comerciais que no início da década alcançava cerca de 90% fruto de uma aceleração da economia brasileira, a expectativa de atração de capital imobiliário para a novos empreendimentos era extremamente alta, tanto que pautou inclusive o modelo de financiamento da PPP (CDURP, 2013).

Entretanto, assim como outros setores, o setor imobiliário sofreu o impacto da atual crise econômica. Segundo levantamento feito pela Apsa, empresa de gestão condominial e negócios imobiliários, a taxa de vacância dos imóveis corporativos construídos dentro do Projeto do Porto Maravilha indica que 81% dos imóveis estavam vagos no início deste ano (O DIA, 2018). Esta taxa em meados de 2017 chegou a estar maior, mas diminuiu a partir da instalação gradual de empresas como a L'Oréal, Granado e Youtube na região. A expectativa é que até o final do ano essa taxa caia para 62,5% com a recente compra do Port Corporate pelo Bradesco Seguros e consequente transferência de cerca de 3500 funcionários para 18 andares do prédio. (VEJA RIO, 2018).

Recentemente, foi anunciada também a compra por parte da Caixa Econômica Federal de 12 dos 21 andares do Acqwa Corporate, justificada oficialmente como pela empresa como uma forma do banco poupar R\$2 bilhões anualmente em despesas de aluguel (JORNAL DO BRASIL, 2018). Alguns autores, entretanto, avaliam a transação como “nebulosa” sendo uma forma da CEF salvar um investimento “micado” do Porto Maravilha (ROLNIK, GALIZA, 2018). Além da Caixa, o escritório de advocacia norte-americano Tauil & Chequer deve se instalar no mesmo prédio ainda nesse ano (VEJA RIO, 2018).

²⁰ O Mondial de La Bière, por exemplo, reuniu cerca de 10 mil visitantes por dia em 2016 (SEBRAE, 2016).

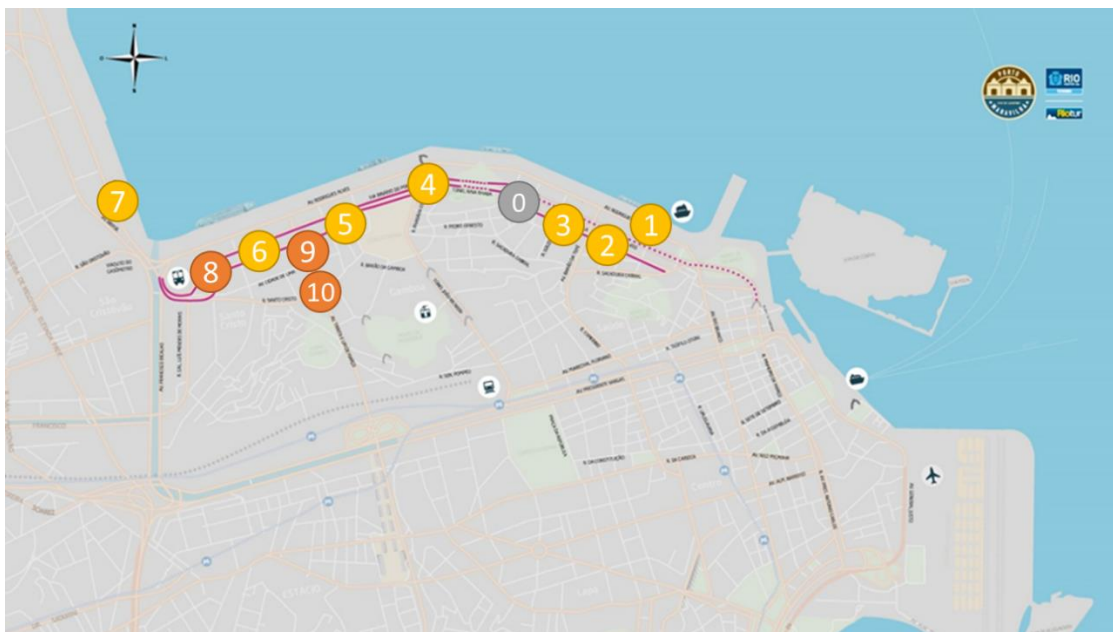


Figura 11 - Novos empreendimentos do Porto Maravilha. Fonte: Montagem de elaboração própria

Acima, é possível visualizar espacialmente a distribuição dos grandes novos empreendimentos comerciais (em amarelo), residenciais (em cinza) e de hotelaria (em laranja) do Porto Maravilha. A legenda das indicações segue abaixo com as respectivas empresas localizadas em cada empreendimento comercial incluindo aquelas que já estão com o processo de negociação encerrado e deverão realizar a ocupação até o fim de 2018:

0. Residencial Dockland OcianView
1. Armazém 1: Youtube
2. Sede L'Oréal: L'Oréal, Nissan e Alatur
3. Vista Guanabara: Granado
4. Aqwa Corporate: Fábrica de Startups, Caixa Econômica Federal e Escritório de Advocacia Tauil & Chequer
5. Porto Atlântico: Sem informação de ocupação
6. Novocais Porto: Odebrecht
7. Port Corporate: Bradesco
8. Hotel Intercity
9. Novotel Porto Atlântico
10. Hotel Ibis Novo Atlântico

Percebemos pela imagem acima que os grandes empreendimentos são dominados pelo setor comercial, com menor participação da rede hoteleira e apenas um de caráter residencial, demonstrando um fracasso inicial do objetivo de adensamento

populacional da região com incremento da população residente. Quanto aos empreendimentos, apesar da taxa de vacância dos empreendimentos comerciais demonstrar aos poucos sinais de melhora, e de fato as projeções apontam para um avanço a partir da recuperação econômica da economia brasileira, não há por enquanto qualquer movimentação aparente para a construção de novos empreendimentos na região, sejam comerciais ou residenciais. Projetos anunciados como as Trump Towers Rio (que inclusive contaria com a parceria da construtora catalã Salamanca Group) e o complexo residencial Lumina, permanecem em espera sem previsão e sem garantia de implementação (GARZA, GIANELLA, 2016; VEJA RIO, 2018).

Dessa forma, a desaceleração do mercado imobiliário, que se apresenta como a base do financiamento do Porto Maravilha, inevitavelmente já impacta diretamente o financiamento da execução dos projetos e serviços urbanos, gerando uma crise na engenharia financeira adotada à operação urbana, como será visto a seguir.

3.2.3. Perspectivas no horizonte do Porto Maravilha

Chegada à seção final deste capítulo, o presente cenário do Porto Maravilha não oferece margem senão direcionar a análise de perspectivas da maior PPP do Brasil para a crise de financiamento que a mesma vem sofrendo. Como abordado nas seções anteriores, a engenharia financeira construída para o financiamento da Operação Urbana Consorciada foi pautada na capitalização inicial por meio da venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção em lote único para o Fundo de Investimento Imobiliário do Porto Maravilha que pertence ao FGTS. Em contrapartida, o FIIPM adquiria a posse dos títulos podendo revendê-los em mercado secundário e se comprometia a repassar para a CDURP ao longo de um cronograma de quinze anos R\$7,6 bilhões para financiar as despesas da OUC.

Entretanto, devido aos fatores combinados de recessão da economia brasileira e aumento dos preços da unidade do CEPAC, o FIIPM encontrou dificuldades para conseguir compradores para os títulos. Dessa forma, quando em 2016 a CDURP exigiu o repasse de R\$1,2 bilhão para o início da sexta etapa das obras, o fundo se declarou ilíquido não podendo repassar a verba solicitada. A saída emergencial naquele momento foi a própria CDURP recomprar com recursos municipais R\$62,5 milhões em CEPACs, gerando liquidez para o fundo fazer o repasse de parte da verba para as obras, assim

como a transferência de R\$726 milhões em CEPACs do FIIPM para a concessionária Porto Novo como forma de garantia do contrato de parceria (FGV, 2017).

Para agravar a situação, foram incorporados, ao longo do projeto, treze termos aditivos que alteraram o tamanho, escopo e modificaram o cronograma da PPP. Além disso, a situação financeira da CDURP piorou pelo fato de ter sido vetado o uso de recursos de CEPACs no financiamento da extensão da Via Expressa até o Aterro do Flamengo (calculada em R\$592 milhões) sob o argumento que esta obra se encontrava fora dos limites da AEIU.

Sem condição de financiamento da obra, a CDURP teve que lançar novas ações para se capitalizar e, mais uma vez, todas elas foram compradas pela Prefeitura do Rio de Janeiro, o que na prática configurou a utilização de recursos públicos para a revitalização da zona portuária. Para finalizar, em 8 de agosto de 2016, Eduardo Paes baixou um decreto que permitia a CDURP quitar tributos municipais por meio dos CEPACs, duplicando o ônus do orçamento do município que já havia financiado a recompra destes mesmos títulos anteriormente (JORNAL DO BRASIL, 2017; WERNECK, 2017).

Nesse contexto, devido à baixa procura de investidores pelos ativos ofertados, a remuneração do investimento esperada pela Caixa naturalmente não se concretizou, e a venda de CEPACs estagnou desde 2016 em menos de 10% do estoque total disponível.

Tabela 2 - Estoque consumido de CEPACs.

	Estoque	Consumo total (até Mar/18)	Estoque disponível
Unidades absolutas	6.436.722	574.889	5.861.833
Percentual do total de estoque	100%	8,93%	91,07%

Fonte: CDURP, 2018

Este cenário culminou na iliquidez do FIIPM em vigor atualmente. Assim, mais uma vez o fundo de investimento deixa de cumprir com a obrigação do financiamento das obras e remuneração pelos serviços do Porto Maravilha. Como acordado na venda dos CEPACs, desde 2011 uma ordem de serviço (OS) é assinada por ano e na última, em 2016, foi acordado a pedido do fundo um prazo de dois anos para a assinatura da sétima OS, o que deveria ter ocorrido até o mês de Junho deste ano. Como não ocorreu, a CDURP interrompeu a operação com a concessionária Porto Novo, solicitando uma operação de contingência por parte da Prefeitura para limpeza, coleta de lixo, controle

de tráfego e os outros serviços urbanos que estavam sob responsabilidade do consórcio (CDURP, 2018).

Além do evidente ônus financeiro aos cofres públicos, esta situação põe em cheque a credibilidade da operação urbana podendo dificultar a atração de novos investidores, que assumem uma posição de insegurança em relação à manutenção das intervenções e obras de revitalização planejadas para a região, tornando incerta a sua valorização fundiária e consequentemente a rentabilidade dos projetos implementados.

Ademais, esta situação se torna alarmante pois a engenharia de financiamento do Porto Maravilha passa a apresentar sérios problemas estruturais que se configurou em uma “brincadeira de batata quente” com os CEPACs, demonstrando que o real risco da operação está na realidade nas mãos do poder público, que se torna o financiador do projeto quando o capital privado não consegue sustentá-lo. Isto contradiz a concepção inicial do modelo que afirmava “proteger” o orçamento público a partir do leilão em lote único do estoque dos CEPACs (FGV, 2017; WERNECK, 2017).

Desta forma, se este cenário de iliquidez do FIIPM não se reverter, o município dificilmente será capaz de custear a operação urbana com recursos próprios, mediante a crise financeira e fiscal que a cidade e o Estado vêm enfrentando. Cabe concluir, portanto, que o futuro e possível sucesso da Operação Urbana Consorciada da Região Portuária do Rio de Janeiro passa pela solução da crise de financiamento do FIIPM, que só pode ser revertida por meio do aumento da demanda por CEPACs por parte do capital imobiliário. Se isso não acontecer no médio prazo, não restará outro caminho que não seja a revisão da modelagem institucional e financeira em que foi pautada a maior PPP da história do país.

CONCLUSÃO

A partir das análises desenvolvidas ao longo desta pesquisa pode-se afirmar que o Projeto Porto Maravilha não apenas buscou inspiração no “modelo Barcelona” como de fato guarda muitas semelhanças com o mesmo. Ambos buscam aplicar políticas de desenvolvimento local com o objetivo de aumentar a competitividade da cidade no contexto da competição neoliberal entre as metrópoles mundiais, refletindo na visão de muitos autores como um modelo de gestão caracterizado por um empreendedorismo urbano que traz uma configuração de cidade-mercadoria ao meio urbano.

Assim, elementos como concepção de parcerias público-privadas, utilização de megaeventos esportivos como mola propulsora à política de intervenções, forte liderança do poder municipal com alinhamento entre as diferentes esferas de governo, investimento em políticas e monumentos culturais, construção de um *city marketing* na concepção de uma imagem síntese atrativa para os negócios e gestão por planejamentos estratégicos, são elementos-chave evocados nas duas experiências analisadas para estimular a produtividade urbana e aumento da qualidade de vida da cidade.

No plano objetivo das intervenções de Barcelona, a recuperação urbana do centro histórico e da região portuária - que incluiu a implantação de um anel viário, construção de equipamentos culturais nessas regiões e “redescoberta” da frente marítima - configuram também a base das diretrizes do que está sendo aplicado mais de duas décadas depois na região portuária do Rio de Janeiro, como detalhado na análise dos eixos de intervenção do Porto Maravilha. Para financiar estas obras, o capital privado representado principalmente na figura do setor de construção civil atraído pela expectativa de valorização fundiária apresentou papel central em ambos os casos.

Entretanto, é neste ponto que recai uma das notáveis diferenças entre as duas experiências. O Porto Maravilha contou com uma engenhosa modelagem financeira e institucional centralizada na comercialização dos CEPACs que, devido à reação do mercado abaixo da expectativa projetada (altamente impactado pela desaceleração da economia brasileira), está colocando em risco a continuidade da parceria público-privada e consequentemente a execução das obras programadas no projeto e administração urbana da Área de Especial Interesse Urbanístico.

Além deste ponto, há de se destacar que as intervenções aplicadas na experiência catalã tiveram escala consideravelmente maior, dado que abrangeram

diversas áreas da cidade a partir das *Areas de Nueva Centralidad*. Para além do *Port Vell*, foi remodelada toda a frente marítima da cidade, com descoberta de novas praias e reconexão da cidade com o mar. Além disso, a revitalização da região portuária catalã foi acompanhada de uma modernização do porto em si, algo que não foi implementado no Porto Maravilha, cujo escopo não abrangeu a integração com o porto marítimo da cidade.

Da mesma forma, a Barcelona Olímpica alavancou o seu processo de desenvolvimento económico a partir da implementação de políticas de estímulo ao empreendedorismo com apoio e capacitação às empresas em desenvolvimento por meio da criação de empresas de capital misto para esse fim, como é o caso da *Barcelona Activa*, há duas décadas referência no setor. Este desenvolvimento se deu muito alavancado pelo setor de economia criativa, propiciado por uma rede de infraestrutura de telecomunicações desenvolvida dentro do modelo Barcelona, o que levou a cidade catalã a despontar como uma metrópole de alta participação desse setor em sua economia. Já o Porto Maravilha, aplica até o momento de forma incipiente medidas que parecem se inspirar no caso catalão nos pontos percorridos acima, vistos por exemplo na parceria SEBRAE no Porto e implementação de rede de fibra ótica em sua rede de telecomunicação, mas que, entretanto, ainda não tiveram impacto de suficiente relevância para uma análise positiva de seus resultados.

Por fim, podemos concluir pela pesquisa feita que a expressão de cidadania por meio da participação popular assim como a responsabilidade social a partir da adoção de medidas de inclusão da população pobre residente das áreas revitalizadas são caracterizadas como dois dos pontos mais criticados no “modelo Barcelona”. São encontradas em publicações de alguns autores críticas quanto à gentrificação oriunda do processo de revitalização, fruto da especulação imobiliária e de uma produção de cidade espetacularizada à margem da real representação urbana e popular. De forma congruente, o Porto Maravilha sofre de críticas similares, dado que o projeto, como visto, pouco apresentou ações práticas que pudessem mitigar este processo. Nesse contexto, a remoção de casas no Morro da Providência surge como um dos principais pontos de ataque da oposição crítica ao projeto.

A partir da síntese conclusiva dos parágrafos acima, deve-se analisar também que a pesquisa apresentou limitações, principalmente no que tange a mensuração de impactos económicos e sociais que a Operação Urbana Consorciada do Porto Maravilha apresentou. Isto decorre da aproximação temporal da realização da pesquisa e da

implementação do objeto de estudo, ainda em execução em seu cronograma de intervenções. Fatos importantes como a declaração de iliquidez do FIIPM aconteceram ao longo da realização desta pesquisa, e inevitavelmente ainda apresentarão novas consequências e desdobramentos. Nesse cenário, qualquer análise comparativa poderá ser distorcida e prematura, como seria ao comparar quantitativamente a experiência de Barcelona com o Porto Maravilha.

Finalmente, como sugestão para futuros trabalhos é possível apontar a realização de uma pesquisa centrada em torno da análise estrutural de parcerias público privadas em que seja possível traçar um estudo mais detalhado do modelo institucional e de financiamento do Porto Maravilha, abordando questões que discutam financiamento de longo prazo, análise de riscos e tipos de garantias que promovam uma gestão eficiente dos recursos públicos em contratos como estes. Dessa forma, poderá ser traçado de maneira mais objetiva o caminho para novas parcerias público privadas que visem o desenvolvimento econômico local no Brasil.

BIBLIOGRAFIA

ABRANTES, Patrícia. O modelo Barcelona: um exame crítico. Finisterra, Lisboa, n. 90, p.211-213, 2010.

ABREU, Maurício. Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, IPP, 2010.

ARRAES, Jorge; SILVA, Alberto. Porto Maravilha: Permanências e Mudanças. In: SHLUGER, E. , DANOWSKI M. . Cidades em Transformação, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/artigosdetalhes/cod/15>>. Acesso em 9 de julho de 2018.

BARCELONA OLIMPICA, Candidatura. Disponível em: <http://www.barcelonaolimpica.cat/tema.asp?id_bloc=2&id_tema=113&lng=esp>. Acesso em 20 de junho de 2018.

CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, Decreto 26852/06, de 08 de agosto de 2006. Cria e delimita a área de especial interesse da região portuária do rio de janeiro para fins que indica, declara de utilidade pública imóveis, estabelece condições para parceria com o setor privado e autoriza a constituição de grupo de trabalho. Diário Oficial do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências. Diário Oficial do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, p. 3.

CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO, Lei Complementar nº 102, de 23 de novembro de 2009. Cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro CDURP e dá outras providências. Diário Oficial do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, p. 18.

CDURP. Apresentação geral Porto Maravilha, 2017. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/apresentacoes/PORTO_MARAVILHA_GERAL_JUNHO_2017_.pdf>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

CDURP. Apresentação geral Porto Maravilha, 2018. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/portomaravilha/apresentacao_2018.pdf>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

CDURP. Apresentação infraestrutura Porto Maravilha, 2018. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/apresentacoes/pptinfra.pdf>>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

CDURP. Apresentação Reurbanização e Desenvolvimento Socioeconômico Porto Maravilha, 2013. Disponível em: <<https://portomaravilha.com.br/uploads/releases/55cb9d456026c.pdf>>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

CDURP. Livreto Geral 2018. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/conteudo/relatorios/2018/relatoriojanfevmar2018.pdf>>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

CDURP. Relatório Trimestral de Atividades Jan/Fev/Mar 2018. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/conteudo/relatorios/2018/relatoriojanfevmar2018.pdf>>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

CDURP. Revista Digital Porto Maravilha, 2017. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/uploads/revistas/REVISTA_22_DIGITAL.pdf>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

COMPANS, Rose. Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais. EMURB, Caminhos para o centro: estratégias para desenvolvimento da região central da São Paulo, p. 24-57, 2004.

CONCESSIONÁRIA DO VLT CARIOCA S.A. Demonstrações financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2017, Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <http://www.vltrio.com.br/api/demonstrativo_financeiro_file/18>. Acesso em 10 de julho de 2018.

CUNHA, Antonio; PORTELA, Felipe. A Parceria Público-Privada como Instrumento de Construção da Sustentabilidade das Cidades: A Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro, *Ciência Atual*, v. 1, p. 2-11, 2013.

CUNHA, Neiva. O “modelo 'Barcelona’” em questão: megaeventos e marketing urbano na construção da cidade-olímpica. *O Social em Questão*, v. 29, p. 325-335, 2013.

FAURE, Yves; HASENVLEVER, Lia. Introdução. In: Yves-A. Fauré; Lia Hasenclever. (Org.). *Caleidoscopio do desenvolvimento local no Brasil*, Rio de Janeiro: E-papers, 2007, v. 1, p. 13-48.

FERREIRA, Alvaro. Influência europeia ou mera cópia? A produção do espaço no Rio de Janeiro. *Scripta Nova, Barcelona*, v. XVI, p. 42, 2012.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. O Rio em perspectiva: um diagnóstico das escolhas públicas, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<http://dapp.fgv.br/wp-content/uploads/2017/04/O-Rio-em-perspectiva-2.pdf>>. Acesso em 9 de julho de 2018.

GALIZA Helena, ROLNIK Raquel. FGTS mais uma vez vai salvar investimento imobiliário “micado” no Porto Maravilha. Disponível em: <<http://observatoriodasmetropoles.net.br/wp/fgts-vai-salvar-investimento-imobiliario-micado-no-porto-maravilha/>>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

GARZA, Muna; GIANNELLA, Letícia . Conexões Rio-Barcelona: da realidade à utopia. Da produção da cidade neoliberal à articulação das resistências. In: XIV Colóquio Internacional de Geocritica, 2016, Barcelona. *Actas del XIV Colóquio Internacional de Geocritica*, 2016.

HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos, São Paulo, n. 39, p.48-64, 1996.

JORNAL DO BRASIL. Porto Maravilha: o fracasso de um projeto bilionário que excluiu os menos favorecidos. Disponível em: <<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2017/06/04/porto-maravilha-o-fracasso-de-um-projeto-bilionario-que-excluiu-os-menos-favorecidos/>>. Acesso em: 11 de julho de 2018.

JORNAL EXTRA. Paes anuncia derrubada completa do Elevado da Perimetral e fará túnel entre a Praça XV e a Zona Portuária. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/paes-anuncia-derrubada-completa-do-elevado-da-perimetral-fara-tunel-entre-praca-xv-a-zona-portuaria-3314087.html>>. Acesso em: 11 de julho de 2018.

KLINK, Jeroen. A Cidade-região. Regionalismo e reestruturação no Grande ABC Paulista, Rio de Janeiro: DP&A, v.1, 2001, p. 13-28: A incipiente estruturação do novo regionalismo.

MARTINS, Renato. Projeto Porto Maravilha: do cenário de degradação socioeconômica à cidade do capital. In: XI Encontro Nacional da Associação de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia, 2015, Presidente Prudente - SP. Anais do XI Encontro da ANPEGE. Dourados - MS: UFGD Editora, 2015.

MELLO, Fernando F. *A zona portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*. Dissertação de Mestrado, IPPUR, 2003.

MOLINA, Fabio. Mega-eventos e produção do espaço urbano no Rio de Janeiro: da "Paris dos Trópicos" à "Cidade Olímpica". 2013. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

MONIÉ, Frédéric ; SILVA, Vivian. O projeto Porto Maravilha de revitalização da área portuária do Rio de Janeiro entre inovações e retrocessos na produção do espaço urbano. *Revista Transporte y Territorio* , v. 2015, p. 110-126, 2015.

MONIÉ, Frédéric ; VASCONCELOS, Flavia. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. *Confins*, Paris, 2012.

MONIÉ, Frédéric ; VIDAL Soraia. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 40, n.6, p. 975-995, 2006.

PAES, Maria; SILVA, Thiago. Estratégias contemporâneas de intervenção urbana e o projeto Porto Maravilha (RJ). *Boletim Campineiro de Geografia*, Campinas, v.2, p. 345-364, 2016.

PASQUOTTO, Geise. A utilização do Marketing Urbano no Planejamento Estratégico do Rio de Janeiro. *Revista nacional de gerenciamento de cidades*, v. 4, p. 114-127, 2016.

PIO, Leopoldo. Cultura, Patrimônio e Museu no Porto Maravilha. *Revista Intratextos*, v. 4, p. 8-26, 2014.

PORTO MARAVILHA. CEPAC. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/cepac_entenda>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

PORTO MARAVILHA. Mapa de Empreendimentos. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/mapa_empreendimentos>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

PORTO MARAVILHA. Mobilidade Urbana. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/mobilidadeurbana>>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

PORTO MARAVILHA. Porto Maravilha. Disponível em:
<<http://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha>>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

PORTO MARAVILHA. VLT. Disponível em:
<<http://www.portomaravilha.com.br/veiculolevesobretrilhos>>. Acesso em: 10 de julho de 2018.

PORTOMARAVILHA. Prefeitura inicia operação de contingência no Porto Maravilha. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4850>>. Acesso em: 11 de julho de 2018.

QUEIRÓS, Margarida. Barcelona (s) cidade dos projectos ou projectos da cidade?. Finisterra-Revista Portuguesa de Geografia, n. 90, p. 7-32, 2010.

RIOETC. Muito prazer, Distrito Criativo do Porto. Disponível em:
<<http://www.rioetc.com.br/muito-prazer/muito-prazer-distrito-criativo-do-porto/>>. Acesso em: 11 de julho de 2018.

RIZZUTI, Elaine. Estruturação de megaeventos e regeneração urbana: Barcelona 1992 e Torino 2006. In: RODRIGUES, R. , PINTO, L. , TERRA, R. , COSTA, L. . Legados de megaeventos esportivos, Brasília, 2008, p. 167-174.

SÁNCHEZ, Fernanda. A reinvenção das cidades na virada do século: agentes, estratégias e escalas de ação política. Revista de Sociologia e Política, UFPR, Curitiba, v. 16, n.16, p. 31-50, 2001.

SANTOS, M. A urbanização brasileira (1993) . 4. ed. São Paulo: Hucitec, 1998. p. 17-28: A urbanização pretérita. p. 95-98: A organização interna das cidades: a cidade caótica.

SANTOS, Maria. Avenidas Rio Branco e Presidente Vargas e Porto Maravilha: a reinvenção do Centro do Rio de Janeiro. In: IV Encontro Nacional da Ulepicc-Brasil, 2012, Rio de Janeiro, 2012.

SARUE, B. Os capitais urbanos do Porto Maravilha. Novos Estudos CEBRAP, v. 1, p. 78-97, 2016.

SEBRAE, Barcelona Activa (Espanha). Disponível em: <<http://ois.sebrae.com.br/comunidades/barcelona-activa-espanha/>>. Acesso em 10 de junho de 2018.

SEBRAE. Pesquisa de percepção turística da região portuária, 2016. Disponível em: <<http://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/RJ/Anexos/Percep%C3%A7%C3%A3o%20tur%C3%ADstica%20Regi%C3%A3o%20Portu%C3%A1ria%20Alta%20Temporada.pdf>>. Acesso em: 15 de junho de 2018.

SEBRAE. Relatório de Inteligência Ago/17: Mercados corporativos na Região Portuária. Disponível em: <<https://rioportunidadesdenegocios.com.br/produtos/relatorios-de-inteligencia/mercados-corporativos-na-regiao-portuaria-oportunidades-de-negocios-entre-pequenas-e-grandes-empresas/59b6b6ec305576190017465e>>. Acesso em: 15 de junho de 2018.

SEBRAE. Relatório de Inteligência Mai/17: O impacto dos eventos na Região Portuária. Disponível em: <<https://rioportunidadesdenegocios.com.br/produtos/relatorios-de-inteligencia/o-impacto-dos-eventos-na-regiao-portuaria-oportunidades-para-gerar-mais-negocios-o-ano-todo/59305366034b1e18001b2024>>. Acesso em: 15 de junho de 2018.

SEBRAE. Relatório de Inteligência Set/17: Turismo na Região Portuária. Disponível em: <<https://rioportunidadesdenegocios.com.br/produtos/relatorios-de-inteligencia/turismo-na-regiao-portuaria-oportunidades-de-negocios-o-ano-todo/59ef2f8100a352170080fa4b>>. Acesso em: 15 de junho de 2018.

TURRADO, Verônica. Zonas portuárias na mira da cidade global: reflexões sobre o caso do Rio de Janeiro. Libertas, Juiz de Fora, v.13, n.2, p. 33-54, jul./dez. 2013.

VELTZ, Pierre. Tempos da economia, tempos da cidade, as dinâmicas. In: ACSERALD, Henri (org.). A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas, Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

VERJARIO. Zona Portuária se prepara para ter seus arranha-céus ocupados. Disponível em: <<https://vejario.abril.com.br/cidades/zona-portuaria-se-prepara-para-ver-seus-arranha-ceus-ocupados/>>. Acesso em: 11 de julho de 2018.

WANIS, Amanda. A economia criativa e o urbanismo culturalizado: as políticas culturais como recurso. LUGAR COMUM, v. 1, p. 117-128, 2015.

WANIS, Amanda. CIDADE CRIATIVA: POLÍTICA URBANA E CULTURAL NA RECONSTRUÇÃO SIMBÓLICA DO RIO OLÍMPICO. In: V Seminário Internacional de Políticas Culturais, 2014, Rio De Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 2014.

WERNECK, Mariana. Interesses em Jogo na Cidade Olímpica: o Porto Maravilha e seu arranjo institucional e financeiro, Enapur, São Paulo, 2017. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Soes_Tematicas/ST%203/ST%203.6/ST%203.6-01.pdf>.